

Marketta Hyvärinen  
Niina Onninen  
Tapani Peltola  
Jarkko Pirinen

## Väyläverkon arvokohteiden toimintamalli





Marketta Hyvärinen, Niina Onninen,  
Tapani Peltola, Jarkko Pirinen

# Väyläverkon arvokohteiden toimintamalli

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 46/2018

Liikennevirasto  
Helsinki 2018

*Kannen kuva: Liikennevirasto: Aikamatkalla Suomessa. Verkkosivusto.*

Verkkojulkaisu pdf ([www.liikennevirasto.fi](http://www.liikennevirasto.fi))

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-317-396-5

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 0295 34 3000

**Marketta Hyvärinen, Niina Onninen, Tapani Peltola ja Jarkko Pirinen: Väyläverkon arvo-kohteiden toimintamalli.** Liikennevirasto, tekniikka- ja ympäristöosasto. Helsinki 2018. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 46/2018. 94 sivua ja 2 liitettä. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-396-5.

**Avainsanat:** liikenneväylät, toimintamallit, kulttuuriperintö, museosillat, museotiet, väylänpito, tienpito, radanpito

## Tiivistelmä

Liikenneviraston kunnossapitovastuulla on maantie-, rata- ja vesiväyläverkoilla kulttuurihistoriallisesti arvokasta rakennettua ympäristöä ja kiinteistövarallisuutta eri puolilla maata. Arvokohteet ovat Liikenneviraston hallinnoimalla väyläverkolla olevia, nimettyjä kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita. Arvokohteet voivat olla rakennelmia, rakenteita, laitteita tai rakennuksia. Arvokohteita koskevilla toimintamalleilla varmistetaan kohteiden suunnitelmallinen ja pitkäjänteinen kunnossapito osana väyläverkkoa.

Nykytoimintamallien arvioinnin pohjalta on muodostettu esitys jatkossa sovellettavista toimintatavoista, jotka kattavat arvokohteita koskevan tiedonhallinnan, arvokohdejoukon kehittämisen, kohteiden kunnossapidon sekä arvokohteita koskevan yhteistyön ja viestinnän. Toimintamallissa kuvataan kaikille kolmelle väylämuodolle yhteiset toimintatavat ja -periaatteet sekä väylämuodoittaiset tarkennukset niihin.

Arvokohteita koskeva tiedonhallinta perustuu jatkossakin useimpien arvokohteiden osalta Liikenneviraston taitorakennerekisteriin. Kohteiden erityispiirteitä koskevan tiedon tulee olla tietojärjestelmistä helposti saatavissa. Kunnossapidon toimien kattavalla raportoinnilla tuetaan arvokohteiden tutkittavuuden säilymistä. Arvokohteiden muodostamaa kokonaisuutta voidaan kehittää ottaen huomioon väylänpidon ja liikenteen tarpeet kulttuurihistoriallisten arvojen rinnalla. Raportissa esitetään uusien kohteiden nimeämisen ja kohdepoistojen menettelyt.

Kullekin arvokohteelle esitetään laadittavaksi kunnossapitosuunnitelma, jossa määritellään muun muassa kohteen säilytettävät arvot, kunnossapidon tavoitteet ja toimenpiteet sekä toimenpiteiden seuranta. Lähtökohtana kohteiden korjausten ja muutosten suunnittelulle pidetään arvokohteeksi nimeämisen ajankohdan mukaista tilannetta. Kohteisiin on mahdollista tehdä suunnitellusti esimerkiksi liikenneturvallisuuden vaatimia muutoksia.

Yleisöä palvelevan arvokohdeviestinnän kanavaksi esitetään Liikenneviraston *Aikamatkalla Suomessa* -tarinakarttasivustoa edelleen kehitettynä. Kohteille voidaan järjestää maasto-opastus ehdotetun palvelutasomäärittelyn mukaisesti. Arvokohteita koskeva yhteistyö rakentuu nykyisten viranomaisyhteistyöverkostojen varaan. Harrastaja- ja paikalliset yhteisöt voidaan kytkeä mukaan arvokohdetyöhön lisävoimavaroina.

Raportissa esitetään jatkotoimenpiteiksi muun muassa arvokohdejoukkojen täydentämistä uudemmillä kohteilla ja sähköisen arvokohdeviestinnän edelleen kehittämistä. Väylänpidon tietojärjestelmien paraikaa meneillään olevissa uudistuksissa arvokohteiden huomioon ottaminen on tärkeää.

**Marketta Hyvärinen, Niina Onninen, Tapani Peltola och Jarkko Pirinen: Verksamhetsmodell för trafikledsnätverkets värdeobjekt.** Trafikverket, teknik och miljö. Helsingfors 2018. Trafikverkets undersökningar och utredningar 46/2018. 94 sidor och 2 bilagor. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-396-5.

## Sammanfattning

Trafikverkets underhållsansvar gäller för kulturhistoriskt värdefull bebyggd miljö vid landsvägs-, ban- och vattenledsnätverk samt fastighetsförmögenhet runtom i landet. Värdeobjekten är utsedda kulturhistoriskt värdefulla objekt vid de trafikledsnätverk som Trafikverket förvaltar. Värdeobjekten kan vara konstruktioner, strukturer, utrustning eller byggnader. Verksamhetsmodellerna för värdeobjekten säkerställer systematiskt och långsiktigt underhåll som en del av trafikledsnätverket.

Baserat på utvärderingen av nuvarande verksamhetsmodeller har det utformats ett förslag på i fortsättningen tillämpbara arbetsmetoder som omfattar informationshantering av värdeobjekt, utveckling av uppsättningen värdeobjekt samt samarbete och kommunikation om värdeobjekt. I verksamhetsmodellen beskrivs gemensamma arbetsmetoder och -principer för alla tre former av trafikleder samt trafikledsspecifika preciseringar för dem.

Informationshanteringen av värdeobjekt är även i fortsättningen i fråga om de flesta värdeobjekt baserad på Trafikverkets register (på finska taitorakennerekisteri). Informationen om objektens särdrag ska vara lättillgänglig i informationssystemen. Den omfattande rapporteringen av underhållsaktiviteter stödjer fortsatt undersökning av värdeobjekten. Helheten som formas av värdeobjekten kan utvecklas genom att beakta upprätthållandet av trafikleder och trafikens behov, vid sidan av kulturhistoriska värden. I rapporten presenteras förfaranden för att utse nya, och ta bort gamla, objekt.

För varje värdeobjekt utarbetas en underhållsplan som bland annat fastställer de värden som ska behållas på objektet, underhållets mål och åtgärder samt uppföljning av åtgärderna. Utgångspunkt för planeringen av objektens reparationer och ändringar är situationen vid tiden då värdeobjektet utsetts. Det är möjligt att göra planerade ändringar på objekten, till exempel sådana som trafiksäkerheten kräver.

Som kanal för kommunikationen om värdeobjekt till allmänheten föreslås Trafikverkets berättelsekartsidor *På tidsresa i Finland* i vidareutvecklad form. Terrängguidning kan ordnas för objekten enligt den föreslagna servicenivåspecifikationen. Samarbetet gällande värdeobjekten bygger på aktuella nätverk för myndighets-samarbete. Amatör- och lokalsammanslutningar kan komma med som en extra resurs i arbetet med värdeobjekten.

Som ytterligare åtgärder presenterar rapporten bland annat komplettering av uppsättningen värdeobjekt med nyare objekt och vidareutveckling av den elektronisk kommunikationen om värdeobjekt. I de förnyelser som för närvarande pågår i trafikledsunderhållets informationssystem är det viktigt att ta hänsyn till värdeobjekten.

**Marketta Hyvärinen, Niina Onninen, Tapani Peltola and Jarkko Pirinen: Transport network operating model for valuable sites.** Finnish Transport Agency, Engineering and Environment. Helsinki 2018. Research reports of the Finnish Transport Agency 46/2018. 94 pages and 2 appendices. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-396-5.

## Abstract

The Finnish Transport Agency's responsibility for the maintenance of the road, railway, and waterway transport infrastructure networks also extends to culturally and historically valuable built environments and properties around Finland. 'Valuable sites' refers to designated culturally and historically valuable sites situated in the transport infrastructure network managed by the Finnish Transport Agency. A valuable site can be a construct, structure, device, or building. The operating models for valuable sites ensure their systematic, long-term maintenance as part of the transport network.

The operating models currently in use have been analysed in order to make a proposal on which methods of operation should be applied in the future, covering the following functions related to valuable sites: data management, additions and removals, maintenance, cooperation, and communications. The operating model includes descriptions of the common methods and principles of operation that apply to all three forms of transport infrastructure, as well as additional information specific to each infrastructure.

For most sites, data management will continue to be based on the Finnish Transport Agency's register of engineering structures. Information on the special characteristics of valuable sites must be easily accessible via information systems. Comprehensive reporting of maintenance measures helps to ensure that valuable sites can be researched and studied. Besides cultural and historical values, the requirements of transport infrastructure maintenance and traffic needs can be taken into account when developing the group of valuable sites. The procedures for designating new sites and removing existing sites are proposed in the report.

A maintenance plan is proposed to be drawn up for each valuable site for the purpose of defining, for example, what values of the site require protection, the site's maintenance targets and the measures to be taken at the site, as well as the related monitoring system. The starting point for the planning of repairs and changes should be the site's condition at the time of its designation as a culturally and historically valuable site. According to what is specified in the maintenance plans, among other measures, changes required by traffic safety may be carried out at the sites.

With some further development, the Finnish Transport Agency's website *Aikamatkalla Suomessa* ("Travelling back in time in Finland"), which contains maps of Finnish historical sites, could serve as a channel for communicating about culturally and historically valuable sites to the Finnish public. Guided tours can be organised at the sites in accordance with the proposed service level specification. Cooperation relating to valuable sites is built upon the existing cooperation networks of the authorities. Additional resources can be gained by engaging local communities and enthusiasts in the cooperation and other work relating to valuable sites.

The follow-up measures presented in the report include adding new sites to the existing group of valuable sites and improving the methods of electronic communication relating to valuable sites. It is important to take account of valuable sites in the ongoing reforms of the information systems used in transport infrastructure maintenance.

## Esipuhe

Liikenneviraston tavoitteena on hoitaa vastuullisesti väyläverkostolla olevaa, kulttuurihistoriallisesti arvokasta kiinteistövarallisuutta. Kiinteistövarallisuuden joukosta erikseen valittujen ja nimettyjen arvokohteiden kunnossapidossa niiden ominaispiirteet turvataan pitkäjänteisesti ja suunnitelmallisesti.

Arvokohteita koskevan toimintamallityön tarkoituksena on koota, yhdenmukaistaa ja uudistaa väyläverkon arvokohteita koskevat toimintatapoja ja -menettelyjä. Toimintamallityö on jatkoa Liikenneviraston kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden väyläverkon kohteiden valinnan ja arvottamisen kriteerejä koskevalle, vuonna 2017 valmistuneelle selvitykselle. Toimintamallin laadinnassa on muodostettu nykyisten toimintatapojen pohjalta arvokohteita koskevat tiedonhallinnan, kohteiden muodostaman kokonaisuuden kehittämisen, kohteiden kunnossapidon sekä viestinnän ja yhteistyön periaatteet ja käytännön menettelytavat.

Toimintamalli on laadittu vastaamaan väylänpidon hallinnon tilannetta vuoden 2018 alkupuoliskolla, jolloin Liikennevirastoa ja maakuntahallintoa koskevat lainsäädännön muutokset olivat valmisteluvaiheessa. Raportissa esitetyt väylänpitoa koskevat toimintamallit ovat pääosin vähin muutoksin käytettävissä myös uudistusehdotusten mukaisessa liikenne- ja väylähallinnossa.

Toimintamallin laadintaa ohjanneen ryhmän ovat muodostaneet taitorakenneyksikön päällikkö Minna Torkkeli ja ylitarkastaja Jarmo Koistinen Liikennevirastosta sekä perinnevastaava Johannes Järvinen Pirkanmaan ELY-keskuksesta. Ramboll Finland Oy:ssä toimintamallityön vastuuhenkilönä ja projektipäällikkönä on toiminut FL, YTM Marketta Hyvärinen. Konsultin projektiryhmässä ovat olleet lisäksi RI (AMK) Niina Onninen, DI, KTM Jarkko Pirinen ja tekn. yo Tapani Peltola.

Helsingissä elokuussa 2018

Liikennevirasto

Tekniikka- ja ympäristöosasto/taitorakenneyksikkö



# Sisällysluettelo

1	JOHDANTO .....	10
1.1	Toimintamallin laadinnan tausta ja tavoite.....	10
1.2	Toimintamallin laadinta.....	11
2	NYKYTILAN KUVAUS JA ARVIOINTI.....	13
2.1	Arvokohteita koskevat nykyiset toimintatavat.....	13
2.1.1	Kaikkia väylämuotoja koskevat toimintamallit .....	13
2.1.1.1	Arvokohteita koskevan toiminnan organisointi Liikennevirastossa.....	13
2.1.1.2	Tiedonhallinta.....	13
2.1.1.3	Viestintä ja yhteistyö.....	14
2.1.1.4	Arvokohteiden kunnossapito .....	15
2.1.1.5	Arvokohteet ja erityislainsäädännön nojalla suojellut kohteet.....	15
2.1.1.6	Valtion väyläverkon muutokset arvokohteiden kannalta .....	18
2.1.2	Maantieverkko.....	20
2.1.2.1	Arvokohteita koskevan toiminnan organisointi .....	20
2.1.2.2	Arvokohteet ja kohdejoukon kehittäminen .....	21
2.1.2.3	Tiedonhallinta.....	28
2.1.2.4	Arvokohteita koskeva viestintä ja yhteistyö .....	29
2.1.2.5	Museokohteiden kunnossapito .....	31
2.1.3	Rataverkko.....	37
2.1.3.1	Arvokohteet ja niiden nimeäminen.....	37
2.1.3.2	Tiedonhallinta ja ohjeistus.....	38
2.1.3.3	Viestintä.....	40
2.1.3.4	Arvokohteiden kunnossapito .....	40
2.1.4	Vesiväylät .....	45
2.1.4.1	Arvokohteet.....	45
2.1.4.2	Tiedonhallinta ja ohjeistus.....	48
2.1.4.3	Viestintä.....	49
2.1.4.4	Kunnossapito .....	50
2.2	Nykytilan arviointi .....	52
2.2.1	Kaikkien väylämuotojen toimintamalleja koskevat arviot.....	52
2.2.1.1	Arvokohteita koskevan toiminnan organisointi .....	52
2.2.1.2	Tiedonhallinta.....	53
2.2.1.3	Arvokohdejoukon kehittäminen .....	54
2.2.1.4	Viestintä ja yhteistyö.....	54
2.2.1.5	Arvokohteiden kunnossapito .....	55
2.2.2	Maantieverkon arvokohteet.....	56
2.2.2.1	Arvokohteita koskevan toiminnan nykyinen organisointi .....	56
2.2.2.2	Viestintä ja yhteistyö.....	56
2.2.2.3	Arvokohteet ja kohdejoukon kehittäminen .....	57
2.2.2.4	Tiedonhallinta.....	58
2.2.2.5	Arvokohteiden kunnossapito .....	58
2.2.3	Rataverkon arvokohteet .....	61
2.2.3.1	Arvokohteet ja kohdejoukon kehittäminen .....	61
2.2.3.2	Tiedonhallinta ja ohjeistus.....	61
2.2.3.3	Arvokohteiden kunnossapito .....	62

2.2.4	Vesiväylien arvokohteet .....	62
2.2.4.1	Tiedonhallinta.....	62
2.2.4.2	Arvokohteet ja kohdejoukon kehittäminen .....	62
2.2.4.3	Arvokohteiden kunnossapito .....	63
3	TOIMINTAMALLIN OSA 1 - ARVOKOhteITA KOSKEVA TIEDONHALLINTA..	64
3.1	Väylämuodoille yhteiset periaatteet .....	64
3.1.1	Tiedon omistajuus, oikeellisuus ja muuttaminen.....	64
3.1.2	Taitorakennerekisteri ja muut rekisterit .....	64
3.1.3	Arvokohdenimitysten periaatteita.....	64
3.1.4	Kohdekortti .....	65
3.2	Maantieverkon arvokohteet .....	66
3.2.1	Tiekohteet .....	66
3.2.2	Sillat .....	67
3.3	Rataverkon arvokohteet.....	67
3.4	Vesiväylien arvokohteet .....	69
4	TOIMINTAMALLIN OSA 2 - ARVOKOHDEJOUKON KEHITTÄMINEN .....	70
4.1	Väylämuodoille yhteiset periaatteet ja menettelytavat.....	70
4.2	Uudet arvokohteet .....	70
4.3	Arvokohteiden poisto .....	72
5	TOIMINTAMALLIN OSA 3 - ARVOKOhteIDEN KUNNOSSAPITO.....	74
5.1	Väylämuodoille yhteiset periaatteet .....	74
5.1.1	Kohdekohtainen kunnossapitosuunnitelma.....	74
5.1.2	Kohteiden muuttamisen ja korjaamisen periaatteet .....	75
5.1.3	Kohteiden hoidon periaatteet .....	75
5.1.4	Kohteiden kunnossapidon luokitus.....	75
5.2	Maantieverkon arvokohteet .....	76
5.2.1	Kunnossapidon periaatteet .....	76
5.2.2	Kohdekohtainen kunnossapitosuunnitelma.....	77
5.2.3	Tiet .....	78
5.2.4	Sillat .....	79
5.3	Rataverkon arvokohteet.....	79
5.4	Vesiväylien arvokohteet .....	80
6	TOIMINTAMALLIN OSA 4 – VIESTINTÄ JA YHTEISTYÖ .....	82
6.1	Viestintä .....	82
6.1.1	Sähköinen viestintä.....	82
6.1.2	Maasto-opastus ja kohdekortti .....	82
6.2	Kohteiden palvelutasoluokitus.....	84
6.3	Yhteistyö.....	85
7	JATKOTOIMENPIDE-EHDOTUKSET .....	86
7.1	Arvokohteita koskevien tehtävien organisointi.....	86
7.2	Arvokohdejoukon kehittäminen .....	86
7.2.1	Kohdejoukkojen täydentäminen .....	86
7.2.1.1	Maantieverkko.....	87
7.2.1.2	Rataverkko .....	89
7.2.1.3	Vesiväylät.....	89
7.2.2	Arvokohdepäätökset .....	90
7.3	Tiedonhallinta ja ohjeistus .....	91
7.4	Arvokohteiden kunnossapito .....	91

7.5	Arvokohteita koskeva viestintä .....	92
-----	--------------------------------------	----

LÄHTEET .....	93
---------------	----

#### LIITTEET

Liite 1	Merialueiden kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet
Liite 2	Suomen keskiaikaiseen ja uuden ajan alun maantieverkostoon kuuluvia teitä

# 1 Johdanto

## 1.1 Toimintamallin laadinnan tausta ja tavoite

Liikennevirasto vastaa väylänpitäjänä Suomen maanteistä, rautateistä ja vesiväylistä sekä liikennejärjestelmän kehittämisestä. Viraston kunnossapitovastuulla on kulttuurihistoriallisesti arvokasta rakennettua ympäristöä ja kiinteistövarallisuutta eri puolilla maata. Väyläverkkoon liittyvää kulttuurihistoriallisesti arvokasta kiinteistövarallisuutta voi olla valtion omistamilla maa- ja vesialueilla, kiinteistöillä ja rekisteriyksiköillä sekä muiden omistamilla maa- tai vesialueilla, joille sijoittuu valtion omistamia rakenteita, rakennelmia, laitteita tai rakennuksia. Osa kulttuurihistoriallisesti arvokkaista rakenteista ja rakennelmista on aktiivisesti käytössä, osa taas on käytöstä poistunutta.

Arvokohteet ovat Liikenneviraston hallinnoimalla väyläverkolla olevia, erikseen nimettyjä kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita. Arvokohteet voivat olla rakennelmia, rakenteita, laitteita tai rakennuksia. Nykyisiin arvokohteisiin luetaan nimetyt Liikenneviraston omistajahallinnassa olevat maantieverkon museotiet, maantie- ja rataverkon museosillat, museokanavat ja vanhat majakat.

Tämä toimintamallityö on jatkoa Liikenneviraston kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden väyläverkon kohteiden valinnan ja arvottamisen kriteerejä koskevalle selvitykselle (Hyvärinen, M. Arvokohteiden kriteerit Liikenneviraston väyläverkolle. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 25/2017).

Kriteeristötyössä todettiin lainsäädännön ohjausvaikutuksesta muun muassa seuraavaa:

- Liikenneviraston arvokohteena voidaan pitää vain Liikenneviraston omistamia tai hallinnoimia kohteita. Näihin Liikenneviraston omistajahallinnassa oleviin kohteisiin on mahdollista käyttää väylänpidon määrärahoja.
- Liikenneviraston on väylänpitäjänä huolehdittava arvokohteidenkin kunnossapidosta niin, että väylät ja niiden arvokohteet ensi sijassa vastaavat väylälle asetettuihin liikenteellisiin tarpeisiin. Arvokohteiden säilyttämisen ja suojelun on sopeuduttava valtion liikenneverkkojen kehittämisen kokonaisuuteen.
- Maantie- ja rautatieverkon nykyisistä nimetyistä museokohteista ei ole laissa säädetty.

Yhteenvedona strategioiden ja kulttuuriperinnön arvottamista koskevien linjausten ohjausvaikutuksesta kriteeristöselvityksessä todettiin muun muassa seuraavaa:

- Liikennevirasto voi jatkossakin hallinnoida valtion liikenneinfrastruktuurin käytössä oleviksi osiksi luettavia kulttuuriperinnön arvokohteita.
- Vastuullinen omistajuus tarkoittaa, että arvokohteiden kunnossapidossa turvataan suunnitelmallisesti ja pitkäjänteisesti kohteiden kulttuurihistorialliset keskeiset ominaispiirteet ja tutkittavuus.
- Valtion omistamia arvokkaita rakennuksia, kulttuurimaisemia ja arkeologista perintöä hoidetaan niin, että ne välittävät tietoa vastuullisesta ja suunnitelmallisesta omistajuudesta.

Kriteeristöselvityksen yhteydessä havaittiin myös, että Liikenneviraston kulttuurihistoriallisesti arvokasta väyläomaisuutta koskevaa tietoa on useissa eri järjestelmissä. Tiedon tulisi olla käytettävissä väylänpidon tietojärjestelmissä ja väylien kunnossapidossa sekä investointien suunnittelussa, jotta tärkeiksi katsotut kohteiden arvot voidaan säilyttää.

Arvokohteiden valinnan periaatteiksi kriteeristöselvityksessä kirjattiin valikoivuus ja variaatioiden sekä kaksoiskappaleiden välttäminen. Kaikkia kriteerien perusteella arvokkaiksi määriteltyjä kohteita ei siten ole tarkoitus nostaa arvokohteiden luokkaan. Kriteeristöselvityksessä nostettiin esille myös näkökohtia nykyisten arvokohdejoukkojen ongelmista, puutteista ja kehittämistarpeista sekä laajempien, liikennejärjestelmänäkökulmaan nojaavien arvokohdekokonaisuuksien nimeämisen tarve.

Tässä työssä tarkoituksena on laatia väyläverkon kulttuurihistoriallisesti arvokkaista kohteista valikoituja ja nimettyjä kohteita, eli arvokohteita, koskeva toimintamalli. Laadintatyössä tavoitteena on muodostaa nykyisten toimintatapojen pohjalta arvokohteita koskevat tiedonhallinnan, kohteiden muodostaman kokonaisuuden kehittämisen ja kohteiden kunnossapidon periaatteet ja käytännön toimintavat. Toimintamallissa käsitellään myös arvokohteisiin liittyvää viestintää ja yhteistyötä.

Valmis toimintamalli tukee Liikenneviraston yhteiskuntavastuun toteutumista kulttuuriympäristöarvojen osalta. Nimettyjen arvokohteiden kunnossapidon ja arvokohteita koskevan tiedon hallinnan kehittämällä tavoitellaan kohteisiin sisältyvien arvojen turvaamista pitkäjänteisesti väylänpidossa. Toimintamallin mukaisten menettelyjen ja toimintatapojen tarkoituksena on turvata arvokohteiden ominaispiirteet ja tutkittavuus suunnitelmallisesti, mikä ylittää tavanomaisen huomioon ottamisen tason.

Toimintamalli on rajattu koskemaan Liikenneviraston maantie-, rata- ja vesiväyläverkkojen alueella olevia tai niihin liittyviä, väylänpitoon kuuluvia rakenteita, rakennelmia ja laitteita. Väyläverkon arkeologisia kohteita, kuten rautateiden varsien kippinäitoja tai vesiväyliin liittyvää vedenalaista arkeologista kulttuuriperintöä, toimintamallissa ei käsitellä.

Toimintamallityössä käsitellään yksittäisiä väyläverkon kohteita vain esimerkkeinä. Varsinainen arvokohteiden valinta ei sisälly toimintamallityöhön. Aiempiin arvokohteiden valintaprosesseihin ja -menettelyihin perustuvien kohdejoukkojen täydentämisestä tai karsimisesta päätökset tehdään erikseen. Liikenneviraston kiinteistövarallisuuden luovutusmenettelyt on samoin rajattu toimintamallityön ulkopuolelle.

## 1.2 Toimintamallin laadinta

Toimintamallin laadinnan lähtökohtana ovat olleet nykyiset, eri väylämuotoja koskevat toimintatavat, menettelyt ja käytännöt. Nykytilaa on kartoitettu nykyisiin arvokohteisiin liittyvien tehtävien organisoinnin, tiedonhallinnan ja ohjeistuksen, kohteiden nimeämisen ja valinnan, kunnossapidon sekä viestinnän ja yhteistyön menettelyjen läpikäynnillä. Nykytilakuvauksen yhteydessä on tarkasteltu lyhyesti arvokohteiden suhdetta erityislainsäädännön nojalla suojeltuihin rakennetun kulttuuriympäristön kohteisiin ja muinaisjäännöksiin. Lisäksi on pohdittu nykytilainsäädännön valossa väyläverkon muutosten merkitystä arvokohteiden kannalta.

Nykytilan kuvauksen ja arvioinnin vaiheessa haastateltiin Liikenneviraston ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (ELY-keskusten) asiantuntijoita. Haastateltaville lähetettiin etukäteen sähköpostilla tietoa toimintamallityön taustasta ja tavoitteista. Kukin haastateltava sai myös tehtäväalaansa liittyvä kysymyslistan etukäteen tutustuttavakseen. Haastatteluista tehtiin muistiinpanot, joista yhdistettiin nykytilan arviointia ja kehittämis ehdotuksia sisältävä kuvaus. Haastatellut henkilöt:

#### Liikennevirasto

- Markku Nummelin, johtaja, tekniikka ja ympäristö
- Simo Kerkelä, yksikön päällikkö, kunnossapito
- Tero Sikiö, yksikön päällikkö, kunnossapito
- Antti Castrén, kiinteistöpäällikkö, tekniikka ja ympäristö
- Minna Torkkeli, yksikön päällikkö, tekniikka ja ympäristö
- Jarmo Koistinen, ylitarkastaja, tekniikka ja ympäristö

#### ELY-keskukset

- Johannes Järvinen, perinnevastaava, Pirkanmaan ELY-keskus
- Niina Jääskeläinen, perinneyhdyshenkilö, Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Hanna Turunen, perinneyhdyshenkilö, Pohjois-Savon ELY-keskus.

Muita henkilöitä, joilta saatiin toimintamallityöhön aineistoa tai asiantuntija-apua:

- Sami Mäkinen Liikennevirastosta ja Petteri Mandelin Tieto Oy:stä, rataverkon tietojärjestelmä uudistus
- Anu Vauramo Metsähallituksesta, kulttuuriperintökohteiden hoidon laatuluokit
- Outi Maisalmi Liikennevirastosta, arkistojen digitointi
- Kimmo Heiskari Liikennevirastosta, vesiväylien kunnossapidon tiedonhallinta
- Jouni Hytönen Liikennevirastosta, rataverkon kunnossapidon tiedonhallinta
- Mikkö Härö Museovirastosta, RKY- ja VAT-tilanne vuonna 2018
- Kaisu Laitinen Rambollista, tienpidon tietojärjestelmä uudistus.

Konsultin projektiryhmä kävi läpi seuraavat tapausesimerkit nykytilaa koskevien kuvausten ja arviointien sekä kehittämis ehdotusten pohjaksi:

- maantieverkon museokohteiden hoito- ja ylläpitosuunnitelmat: Koivistonkyläntie, Paltaniementie, Tallinmäki-Virojoki-tie; Saarenputaan museosilta
- taitorakennerekisteriin kirjatut toimenpiteet niiltä maantieverkon museosilloilta, joille on laadittu hoito- ja ylläpitosuunnitelma
- rautatiesiltojen kunnossapidon toimenpiteet ja -prosessi: Taipaleen vanhan kanavan silta, Kialan ratasilta
- maantieverkon museokohteiden poistopäätökset (5 kpl) ja uuden kohteen nimeämis päätös.

Nykytilan kuvauksen ja arvioinnin sekä kehittämis ehdotusten kokoamisen jälkeen laadittiin toimintamallityöstä raporttiluonnos, jota ensi vaiheessa kommentoivat Minna Torkkeli ja Jarmo Koistinen Liikennevirastosta sekä Johannes Järvinen Pirkanmaan ELY-keskuksesta. Raportin tarkistettu luonnos kävi kommenttikierroksella Liikennevirastossa kesäkuun 2018 alussa haastatelluilla henkilöillä.

Työn edetessä koottiin jatkotoimenpide-ehdotukset, joiden mukaisten toimien toteuttaminen edellyttää lisäselvityksiä tai päätöksiä toimintatapojen muutoksista.

## 2 Nykytilan kuvaus ja arviointi

### 2.1 Arvokohteita koskevat nykyiset toimintatavat

#### 2.1.1 Kaikkia väylämuotoja koskevat toimintamallit

##### 2.1.1.1 Arvokohteita koskevan toiminnan organisointi Liikennevirastossa

Liikennevirastossa arvokohteisiin ja laajemmin perinne- ja museotoiminnan koordinointiin ja kehittämiseen liittyviä asioita on käsitelty perinnetoiminnan ohjausryhmässä, joka perustettiin Liikenneviraston pääjohtajan päätöksellä vuonna 2013. Ohjausryhmään on kuulunut edustajia Liikenneviraston eri toimialoilta. Laajennetussa kokoonpanossa ovat olleet mukana myös liikennealan museoiden ja Museoviraston edustajat. Ryhmän tehtäviin ovat kuuluneet perinnetoiminnan ohjaus, kehittäminen ja koordinointi yli väylämuotojen. Toimistaan ryhmä on raportoinut Liikenneviraston johtoryhmälle. (Liikennevirasto 2013 a.) Perinnetoiminnan ohjausryhmä on korvattu 11.6.2018 asetetulla perinnetoimintaryhmällä, joka ohjaa liikenneväylien arvokohteen ja kulttuuriperinnön vaalimista sekä vastaa perinneasioiden yhteistyöstä.

Liikenneviraston vuoden 2018 toukokuussa voimassa olleen työjärjestyksen mukaisessa organisaatiossa perinnetoimintaa ja arvokohteita koskevista tehtävistä vastaa väylänpidon toimialalla tekniikka ja ympäristö -osasto. Tehtäväalueella ei ole päätoimista hoitajaa, vaan arvokohteisiin liittyviä tehtäviä hoitaa usea henkilö muun työn ohessa.

##### 2.1.1.2 Tiedonhallinta

Nykyisiä väyläverkoilla sijaitsevia arvokohteita koskevaa tietoa on useissa eri väylänpidon tietojärjestelmissä. Keskeisin nykyisistä järjestelmistä on Liikenneviraston taitorakennerekisteri, joka on taitorakenteiden perustietovarasto. Rekisteri sisältää hallinnollisten ja rakenteellisten tietojen lisäksi muun muassa kunto- ja vauriotietoa silloista, tunneleista, rautatierummuista, merimerkeistä, tie- ja yhteysaluslaitureista sekä kanavarakenteista. Maantie- ja rataverkon sekä vesiväylien tietojärjestelmiä on kuvattu väylämuotokohtaisissa raportin luvuissa.

Liikenneviraston arkisto on tärkeä tietovaranto myös arvokohteiden kannalta. Arkistossa säilytetään viraston toiminnan tuloksena syntyneitä asiakirjoja ja piirustuksia. Viraston hallussa on edelleen myös laajat edeltäjävirastojen arkistot. Pääosa Liikenneviraston arkiston aineistoista liittyy liikenneväylien hallinnoimiseen, rakentamiseen ja kunnossapitoon sekä väylien teknisiin rakenteisiin. Arkistossa säilytetään esimerkiksi tie- ja siltasuunnitelmia, ratasuunnitelmia sekä vesiväylien väyläpäätöksiä. Aineistojen digitointia toteutetaan Liikenneviraston vuonna 2014 laaditun ja vuonna 2017 päivitetyn digitointisuunnitelman mukaan. Koeluonteiset digitoinnit aloitettiin vuonna 2013 ratasiltapiirustuksista, tie- ja siltasuunnitelmien kortistosta ja vesitieosaston julkaisuista. Pilottivaiheen jälkeen digitointitoimintaa on kehitetty vastaamaan laajan aineiston haasteisiin, kuten seulomattoman ja monimuotoisen aineiston suureen määrään. Vuoden 2018 alkuun mennessä on digitoitu:

- Merenkululaitoksen teknisen toimiston piirustukset (esimerkiksi majakka- ja turvalaitepiirustuksia)
- tunnelipiirustukset
- vanhojen tie- ja siltasuunnitelmien kortisto
- oikaisukartat
- aktiiviset rautatiesiltapiirustukset
- edeltäjävirastojen julkaisut ja siltalaskelmia
- Saimaan kanavan karttoja noin 3500 kpl ja kanavan rakentamiseen liittyviä valokuvia, jotka on tarkoitus julkaista Doriassa omana kokonaisuutena.

Tulevaisuudessa digitoitavia aineistoja ovat kartta- ja piirustuskokoelma ja valokuva-kokoelma.

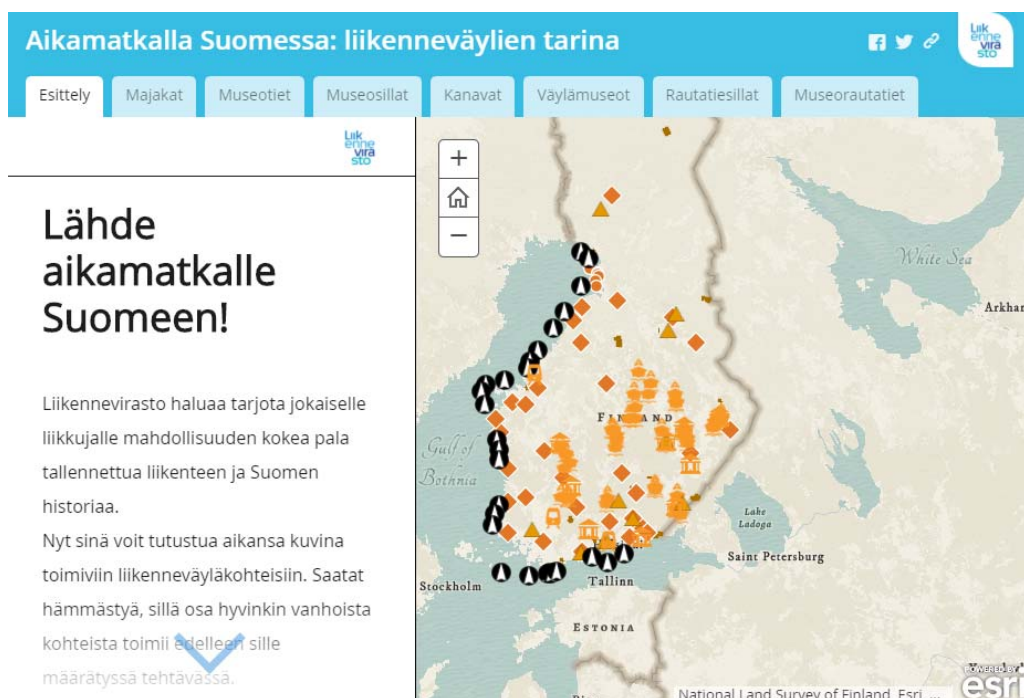
Arvokohdetietoa on väylänpidon tietojärjestelmien ulkopuolella myös Museoviraston RKY-kohdekuvaauksissa, jotka ovat käytettävissä Museoviraston ylläpitämän kulttuurisympäristön palveluikkunan kautta

(<https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/portti/read/asp/default.aspx>).

Liikennealan erikoismuseoiden arkistoissa ja tietokannoissa on arvokohteisiin liittyvää selvitys-, tutkimus-, arkisto- ja kuva-aineistoa.

### 2.1.1.3 Viestintä ja yhteistyö

Liikennevirasto julkaisi vuonna 2017 *Aikamatkalla Suomessa: liikenneväylien tarina* -verkkosivut, joilla esitellään majakat, maantieverkon museotiet ja -sillat, rataverkon museosillat ja museorautatiet, museo- ja muita kanavia sekä väylämuseot kohdekuvaustekstein, valokuvin ja karttasovelluksessa (kuva 1). Tämä tarinakartta on tarkoitus nostaa vuosittain esiin Liikenneviraston viestintäaineistoissa, muun muassa sähköisissä uutiskirjeissä (Aikamatkalla Suomessa-sivut).



Kuva 1. Liikenneviraston Aikamatkalla Suomessa -tarinakartan etusivu.



Liikenneviraston internet-sivuilla liikenneverkon ympäristöasioiden osiossa esitellään Liikenneviraston perinnetoimintaa maisemaa ja kulttuuriympäristöä käsittelevässä osassa.

Liikennealan erikoismuseoiden ja Liikenneviraston yhteisenä foorumina on toiminut perinnetoiminnan ohjausryhmä laajennetussa kokoonpanossaan. Lisäksi Liikenneviraston edustajia on erikoismuseoiden hallintoelimissä. Liikennevirasto myös ostaa museoilta tarvitsemiaan museotoiminnan palveluja.

Liikennevirasto ja Museovirasto ovat solmineet vuonna 2014 yhteistyösopimuksen, jonka tavoitteisiin lukeutuu muun muassa valtion kulttuuriperinnön kestävän hoidon ja käytön ja sitä koskevan tiedon lisäämisen edistäminen. Liikenneviraston yhteistyö Museoviraston kanssa yhteistoimintasopimuksen nojalla muodostaa osan valtion eri toimijoiden välisestä, kulttuurihistoriallista kiinteistövarallisuutta käsittelevästä yhteistyöjärjestelmästä. Museovirastolla on lakisääteisesti kulttuuriympäristöasioiden asiantuntijarooli myös Liikenneviraston kulttuurihistoriallisiin arvokohteisiin liittyvissä kysymyksissä.

Liikennevirastolla ja Metsähallituksella on myös vastaava yhteistyösopimus. Metsähallitus on Liikenneviraston yhteistyökumppani valtion arvokkaan kiinteistövarallisuuden hallinnoinnissa. Liikenneviraston väyläverkolla käytöstä pois jääneen kulttuurihistoriallisesti arvokkaan kiinteistöomaisuuden luovutustilanteissa pääasiallinen vastaanottaja on nykylinjausten mukaan Metsähallitus.

Strategiatasolla Liikennevirasto on ollut mukana valmistelemassa ympäristöministeriön ja opetus- ja kulttuuriministeriön johdolla laadittuja kulttuuriympäristöstrategiaa ja sen toimeenpanosuunnitelmaa. Kohdekohtaisissa kysymyksissä Liikennevirasto tekee yhteistyötä kuntien ja maakunnan liittojen sekä ympäristöhallinnon kanssa. Paikallisella tasolla arvokohteiden merkityksestä ja kunnossapidosta kiinnostuneita tahoja ovat erilaiset kylä-, museo- tai perinneharrastajayhdistykset. Vuoropuhelu yleisön ja eri intressitahojen kanssa liittyy arvokohdeviestintään ja tuottaa lisätietoa arvokohteiden monista merkityksistä.

Liikenneviraston toimialan erikoismuseot muodostavat merkittävän asiantuntemusvarannon väylänpidon kulttuurihistorian kentällä.

#### **2.1.1.4 Arvokohteiden kunnossapito**

Liikenneviraston vastuulla olevat väyläverkon arvokohteet pidetään kunnossa perusväylänpidon määrärahoilla. Liikennevirasto hankkii rataverkon ja vesiväylien kunnossapidon palveluntuottajilta. Maantieverkon kunnossapidon hankinnasta vastaavat ELY-keskukset yhteistoiminta-alueidensa kautta. Kunnossapidon toimenpiteiden raportointi- ja seurantajärjestelmä HARJA on laajimmin käytössä tienpidossa, mutta se on tarkoitettu kaikkien väylämuotojen kunnossapitourakoiden valvontaan sekä sopimusten ja palautteiden hallintaan.

#### **2.1.1.5 Arvokohteet ja erityislainsäädännön nojalla suojellut kohteet**

Joillakin arvokohteilla voi olla eriasteisten kaavojen suojelumerkintöjä, jotka ovat voimassa arvokohdenimityksestä riippumatta. Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL:n) mukaisesti sekä maakuntakaavoissa (MRL 30 §) että yleiskaavoissa (MRL 41 §) voidaan antaa suojelumääräyksiä, jos jotakin aluetta on suojeltava maiseman, luonnon-

arvojen, rakennetun ympäristön, kulttuurihistoriallisten arvojen tai muiden erityisten ympäristöarvojen vuoksi. Asemakaavoihin voidaan vastaavien määräysten ohella ottaa rakennusperinnön suojelulain 3 §:ssä tarkoitetun kohteen suojelemisesta tarpeelliset määräykset. Käytännössä asemakaavaan sisältyvät suojelumääräykset velvoittavat kohteen suojeluun tiukemmin kuin maakunta- tai yleiskaavojen määräykset. Sekä yleispiirteisten kaavojen että asemakaavojen suojelumääräyksiä kohdistuu nykyisin valtion väyläverkon osiin ja kohteisiin, mutta tietoa suojelumerkintöjen ja -määräysten lukumääristä, kohteista tai sisällöstä ei ole kootusti käytettävissä.

Maankäyttö- ja rakennuslain pohjalta valtioneuvosto on hyväksynyt 14.12.2017 uudet valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT), jotka ovat tulleet voimaan 1.4.2018. MRL:n 24 §:n mukaan valtion viranomaisten on otettava valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet toiminnassaan huomioon ja edistettävä niiden toteuttamista. Valtion viranomaisten on myös arvioitava toimintansa vaikutuksia alueidenkäyttötavoitteiden kannalta. Elinvoimaista luonto- ja kulttuuriympäristöä ja luonnonvaroja koskevan tavoitteen 3.4 mukaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta huolehditaan. Tavoitteen taustaa ja tarvetta koskevassa osassa todetaan, että suomalaisen kulttuuriympäristön kokonaisuus perustuu viranomaisten laatimiin valtakunnallisiin inventointeihin. Näitä inventointeja ovat muun muassa valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä koskeva inventointi (RKY). Alueidenkäytössä nämä alueet on tarpeen tunnistaa ja ottaa huomioon siten, että niiden arvot turvataan. VAT-tekstin mukaan valtioneuvosto päättää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisten inventointien korvaamisesta uusilla inventoinneilla. Vuonna 2009 VATEissa tarkoitetuksi inventoinniksi määritelty RKY on siten edelleen voimassa. Museoviraston laatiman inventoinnin (RKY:n) kohteet antavat alueellisesti, ajallisesti ja kohdetyyppittäin monipuolisen kokonaiskuvan maamme rakennetun ympäristön historiasta ja kehityksestä.

Liikenneviraston kannalta RKY-kohteet on otettava huomioon väylänpitoa koskevissa yleisissä linjauksissa sekä hanke- ja muussa toimenpidepäätöksenteossa. RKY-kohteeksi luettuun tai RKY-alueeseen sisältyvään väyläverkkoon liittyvissä kysymyksissä on selvitettävä mahdolliset MRL:n mukaisten kaavojen merkinnät, jotka voivat ohjata kohdetta koskevien toimenpiteiden suunnittelua RKY-merkintää velvoittavammin ja yksityiskohtaisemmin. Kulttuurihistoriallisten arvojen ja niiden säilyttämisen asiantuntijaviranomaisina toimivat museoviranomaiset. Vuonna 2014 Liikennevirastossa tehdyn paikkatietotarkastelun mukaan RKY-kohteille sijoittuu 425 maantieverkon ja 70 rataverkon siltaa. RKY-kohteista 269:ään sisältyy tie ja 113:een silta. Lisäksi lähes kaikki maantieverkon nykyiset nimetyt museotiet ja museosillat ovat mukana RKY-kohteissa.

Lakia rakennusperinnön suojelemisesta (498/2010) sovelletaan asemakaavoitetun alueen ulkopuolella. Lailla voidaan suojella paitsi rakennuksia, myös rakennelmia, rakennusryhmiä tai rakennettuja alueita. Suojeltavilla kohteilla on oltava merkitystä rakennushistorian, -taiteen, -tekniikan, erityisten ympäristöarvojen tai rakennuksen käytön taikka siihen liittyvien tapahtumien kannalta. Suojelupäätöksen tekee se elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, jonka toimialueella kohde on. Museovirasto antaa suojeluesityksestä lausunnon. Ennen rakennusperinnön suojelulain voimaantuloa valtion omistamia rakennuksia ja rakennelmia koskevat suojelupäätökset annettiin rakennussuojelulakiin perustuvan rakennussuojeluasetuksen (480/1985) nojalla. Nykyisistä Liikenneviraston arvokohteista suojelupäätös on annettu vuonna 1995 Korian vanhalle rautatiesillalle. Lisäksi Seinäjoella katuverkolla sijaitseva Björkenheimintien rautabetonisilta on suojeltu ympäristöministeriön päätöksellä vuonna 2006 raken-

nussuojelulain nojalla. Yksityistiellä sijaitseva Alvettulan silta Hämeenlinnassa on suojeltu rakennusperinnön suojelulain nojalla vuonna 2014.

Väyläverkon kiinteistöillä sijaitsevat rakennukset on rajattu tämän toimintamallityön ulkopuolelle. Rataverkon asema-alueilla rakennettu ympäristö muodostaa kuitenkin usein kokonaisuuksia, joissa on sekä rakennuksia että rakennelmia, rakenteita ja laitteita. Rautatieasema-alueiden rakennuksia koskee nk. Rautatiesopimus. Valtakunnallisesti merkittävien rautatieasema-alueiden säilyttämiseksi ja suojelemiseksi solmittiin vuonna 1998 sopimus, jonka osapuolina olivat ympäristöministeriö, Museovirasto, Ratahallintokeskus, VR-Yhtymä Oy, Valtion kiinteistölaitos (nykyinen Senaatti-kiinteistöt) ja Metsäntutkimuslaitos. Sopimus käsitti yhteensä 115 kohdetta ja 872 rakennusta. Sopimuksen mukaan kohteiden säilyttäminen ja suojelu ratkaistaan siinä yhteydessä, kun alueen tai sen rakennusten kehittämisen ja käytön suunnittelu on ajankohtaista. Käytännössä Rautatiesopimukseen kuuluvien kohteiden suojelusta päätetään, kun kohteet tulevat myyntiin. Ratkaisuna tulevat kyseeseen suojelu asemaakaavan suojelumerkinnällä tai rakennusperinnön suojelulain nojalla taikka suojelusta luopuminen. Valtaosa rakennuksista on siirtynyt uusille omistajille ja poistunut sopimuksen piiristä. Nykyisin luovutukseen liittyy myös lausuntopyyntö ympäristöministeriöltä luovutuslain (Laki oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta 973/2002) mukaisesti. (Tyvelä, H. ja Virkki, K. 2016.) Rautatiesopimuskohteet löytyvät Museoviraston kulttuuriympäristön palveluikkunan kautta.

Arkeologisen kulttuuriperinnön suojelu sivuaa tämän toimintamallin aihepiiriä, minkä vuoksi muinaismuistolain mukainen suojelu on syytä mainita tässä yhteydessä. Kiinteät muinaisjäännökset suoja-alueineen on rauhoitettu muinaismuistolain (295/1963) nojalla. Muinaisjäännöksiä ei saa kaivaa, peittää, muuttaa, vahingoittaa, poistaa eikä niihin saa muutoin kajota ilman muinaismuistolain tarkoittamaa lupaa. Kiinteitä muinaisjäännöksiä on sekä maalla että vesialueilla, ja lisäksi hylkyihin sovelletaan osittain muinaismuistolain säännöksiä. (Maaperä, J. 2016.)

Muinaismuistolain 2 §:n luettelossa kiinteiksi muinaisjäännöksiksi luetaan muun muassa (kohta 8) muinaisten huomattavien kulkuteiden, tienviittojen ja siltujen sekä varriotuli- ja muiden sellaisten laitteiden jäännökset. Museovirasto on julkaissut vuonna 2017 ohjeen historiallisista teistä (Museovirasto 2017: Historialliset tiet. Ohje 2017). Ohje on päivitys Museoviraston vuonna 2009 julkaisemaan historiallisen ajan kiinteitä muinaisjäännöksiä koskevaan oppaaseen (Niukkanen, M. 2009) historiallisten teiden osalta.

Museoviraston edellä mainittujen julkaisujen mukaan vain osa historiallisista teistä ja sillanjäännöksistä on muinaismuistolain rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä. Muinaismuistolain tarkoittamina huomattavina kulkuteinä pidetään keskiaikaisia ja uuden ajan alun maantieverkoston jäännöksiä. Ollakseen kiinteä muinaisjäännös historiallisen maantien on täytynyt jäädä pois alkuperäisestä liikennekäytöstään, eikä tällainen tie ole enää säännöllisen tien kunnossapidon tai rakentamisen piirissä. Käytössä olevaan historialliseen tiehen ei siten voida soveltaa muinaismuistolakia, vaikka siinä periaatteessa voi olla vanhoja rakenteita tai rakennekerroksia.

Historiallisen ajan kiinteinä eli rauhoitettuina muinaisjäännöksinä pidetään esimerkiksi käytöstä jääneen keskiajalta periytyvän tien vanhoja osia, kulttuurikerroksia ja rakenteita, vähintään noin sata vuotta vanhojen, käytöstä jääneiden maantiesiltojen jäännöksiä ja kärryajan tiestöön liittyviä vanhoja siltarumpuja. Teihin liittyvät, vähintään noin sata vuotta vanhat välimatkapylväät, manttaalipyykit ja muut teihin liittyvät

merkkikivet luetaan kiinteisiin muinaisjäänneksiin. Rautateillä kiinteiksi muinaisjäänneksi voidaan määritellä vanhimpaan rataverkkoon liittyvät käytöstä pois jääneet rakenteet, kuten kipinäaidat (kuva 2).



Kuva 2. Kipinäaitaa eli historiallisen ajan kiinteää muinaisjäännettä pääradan varrella Tampereen eteläpuolella. Kuva: Marketta Hyvärinen.

Vesireiteillä muinaisjäänneksiä voivat olla majakoiden ja luotsiasemien jäännökset, erilaiset merimerkit ja satamapaikat, joihin voi liittyä sekä maanpäällisiä että vedenalaisia muinaisjäänneksintressejä. Ohjeellisesti ennen 1850-luvun puoltaväliä rakennettujen luotsitalojen ja tulliasemien jäännökset ovat kiinteitä muinaisjäänneksiä. Merimerkeistä vanhat kummelit ovat muinaismuistolain rauhoittamia, samoin poikien sekä vanhimpien majakoiden jäännökset. Vanhimpien kanavien ja kanavayritysten uomat, rakenteet ja jäännökset luetaan kiinteisiin muinaisjäänneksiin sekä käytöstä jääneiden vanhimpien sulkukanavien jäännökset sulkulaitteineen. (Museovirasto 2017, Niukkanen, M. 2009.)

#### **2.1.1.6 Valtion väyläverkon muutokset arvokohteiden kannalta**

##### *Maantiet*

Valtion väylänpitäjän vastuulla olevan maantieverkon laajuus muuttuu tieverkon ja maankäytön kehittyessä. Maanteiden parantamishankkeissa tien oikaisun seurauksena osa vanhaa maantietä voi jäädä väylältä syrjään. Parantamishankkeen tiesuunnitelmassa voidaan määrätä, että tiealue jää edelleen tienpitäjän omistukseen. Ellei tällaista määräystä ole tiesuunnitelmassa annettu, alueen käyttö maantietarkoituksiin lakkaa. Maantielain 91 §:n mukaan näissä tapauksissa lakanneen maantien tiealue siirtyy osaksi viereistä kiinteistöä tai asemakaava-alueella kunnan omistukseen. Tiesuunnitelmassa määritellään lakkautettavan alueen rakenteiden poistotoimet. Käytännössä tarpeeton tierakenne puretaan yleensä pois. Mikäli maantien lakkaaminen koskisi museotiejaksoa, tulisi tiesuunnitelman laadintavaiheessa ratkaista museotiejaksoa koskevat omistuskysymykset siten, että museotien tieliikennehistoriallinen arvo ja käytöstä pois jäävän tierakenteen mahdollinen merkitys muinaismuistolain tarkoittamana kiinteänä muinaisjäänneksenä otetaan asianmukaisesti huomioon. Suositeltavaa olisi, että lakkaava maantiealue säilyisi valtion omistuksessa osana tiealuetta eikä tierakennetta purettaisi pois.

Maantieverkon vähäliikenteisiä osia on mahdollista muuttaa yksityisteiksi lakkauttamalla maantie maantielain 89 §:n mukaan. Lakkauttamisesta laaditaan tiesuunnitelma, jossa on muun muassa osoitettava, kuuluuko alueeseen erityistä hoitoa vaativia rakenteita tai laitteita. Lakkauttuspäätöksen tekee liikenne- ja viestintäministeriö. Mikäli lakkautettavalla maantiejaksolla on museotie, tiesuunnitelmassa on suositeltavaa käsitellä museotietä koskevat seikat, joilla voi olla vaikutusta yksityisen tien pitoon. Museosiltoja sisältäviä maantiejaksoja ei ole suositeltavaa muuttaa yksityisteiksi siltojen verrattain suurten kunnossapitokustannusten vuoksi. Yksityisten tienpitäjien voimavarat eivät välttämättä riitä turvaamaan museosillan arvojen säilymistä.

Taajamissa sijaitsevia maanteitä, jotka palvelevat paikallista liikennettä, muutetaan kaduiksi asemakaavoituksen edetessä. Kun asemakaava, jossa maantie on osoitettu kaduksi, on hyväksytty, maantie lakkaa seuraavassa vaiheessa kunnan tekemällä kadunpitoapäätöksellä. Mikäli kaduksi muutettavalla maantiejaksolla on museotiejaksoja, valtion tienpitäjän vastuu myös museotiestä lakkaa. Mikäli kaduksi muutettavalla maantiejaksolla on museosilta, suositeltavaa on sopia valtion ja kunnan kesken katuverkolle siirtyvän sillan kunnossapidon reunaehdoista ja mahdollisuuksista. Tavoitteena on siirtotilanteessakin turvata sillan kulttuurihistorialliset arvot ja ominaispiirteet.

#### *Rautatiet*

Ratalain 6 luvussa on maantielakia vastaavat säännökset rautatien lakkauttamisesta rautatietä rakennettaessa. Entisen rautatiealueen käytöstä päätetään ratasuunnitelmassa. Rautatien lakkauttaminen on mahdollista liikenne- ja viestintäministeriön päätöksellä, jos rautatiellä ei ole enää käyttöä tai liikenteellistä tarvetta. Lakkautetun rautatien alue luovutetaan valtion kiinteistövarallisuuden luovuttamisesta annetun lain (973/2002) mukaisesti, ellei alueen säilyminen viraston hallinnassa ole perusteltua. Ratasuunnitelmassa on mahdollista päättää vähäarvoisesta rautatiealueesta luovumisesta korvauksetta. Tällöin alue siirtyy alueeseen rajautuviin kiinteistöihin tai asemakaava-alueella kunnalle. Lakkautettavaa ja luovutettavaa rautatiealuetta koskevassa ratasuunnitelmassa on osoitettava, tarvitaanko aluetta tiealueeksi, museo-rautatieksi tai muuhun tarkoitukseen tai kuuluuko alueeseen erityistä hoitoa vaativia rakenteita tai laitteita. Edellä mainitut seikat on otettava huomioon luovutettavalle alueelle tehtäviä ennalleen palauttamistoimia suunniteltaessa.

Museorautatien mahdollisuus on ratalaissa otettu huomioon rautatien lakkauttamisen yhteydessä. Rataverkon museosiltoja koskevaa, vastaavaa mainintaa ei laissa ole, joten museokohteeksi nimetyt sillat on erikseen otettava huomioon radan lakkauttamista koskevassa ratasuunnitelmassa. Yksittäistapauksena voidaan tässä yhteydessä mainita Salon kaupungin Halikossa sijaitseva, rantaradan oikaisussa syrjään jäänyt Halikonjoen vanha ratasilta. Maanomistus syrjään jääneellä rataosalla ja sillan kohdalla on vuonna 1995 tehdyllä sopimuksella siirretty RHK:lta Halikon kunnalle (nykyiselle Salon kaupungille). Siirron toteutus ja korvaukset on käsitelty vuonna 2000 päättyneessä lunastustoimituksessa. Sillan kunnossapidon vastuista ei tämän työn yhteydessä ole käytettävissä tietoa.

#### *Vesiväylät*

Yleistä tai Liikenneviraston pitämää julkista kulkuväylää koskevaa päätöstä voidaan vesilain 10 luvun säännöksiä noudattaen muuttaa tai väylä lakkauttaa, jos väylää ei ole tarpeen pitää avoinna yleistä laiva- tai veneliikennettä varten. Liikenneviraston ohjeen 12/2013 (Vesilaki väylähankkeissa) mukaan menettelynä ja prosessina lakkauttaminen vastaa väylän muuttamista. Joissain tilanteissa saattaa olla tulkin-

varaista, milloin jonkin väyläosuuden poisto katsotaan väylän lakkauttamiseksi ja milloin väylän muuttamiseksi (esimerkiksi johonkin väylään kuuluvan vaihtoehtoisen linjauksen tai haaran poistaminen). Myöskään väylärekisteriin omina yksittäisinä väylinä tallennetut väylät eivät välttämättä aina muodosta väylä-käsitteen kannalta selkeää itsenäistä väylää. Jos tietyn väyläosan poistaminen katsotaan väylän muuttamiseksi, voidaan menettelyyn soveltaa vesilain 10 luvun 4 §:n 2 momentin määräyksiä, eli muutokseen ei välttämättä tarvita lupaviranomaisen päätöstä. Väyliä lakkauttaminen liittyy useissa tapauksissa väylästön saneeraukseen. Väylän lakkauttamiselle vaihtoehtoisena toimenpiteenä voidaan harkita myös väyläluokan alentamista ja kulkusyvyyden madaltamista, jolloin väylän merkintää on mahdollista keventää, ja väylän ylläpitokustannuksia pienentää, tai siirtää väylä jonkun muun tahon ylläpidettäväksi.

Vesiväylän muutos- tai lakkautuspäätökset vaikuttavat myös väylänpitäjän oikeuteen asettaa vesialueelle tai rannalle merenkulun turvalaitteita. Jos väylä lakkautetaan, periaatteena on, että turvalaitteet poistetaan. Vesilain 10 luvun 5 §:n mukaan yleisen kulkuväylän ylläpitäjä saa asettaa toisen vesialueelle reuna- ja tutkamerkkejä, kelluvia turvalaitteita (poijuja ja viittoja) ja muita näihin verrattavia, vaikutuksiltaan vähäisiä laitteita. Lisäksi aluehallintovirasto voi antaa yleisen kulkuväylän ylläpitäjälle luvan muun kuin edellä mainitun merenkulun turvalaitteen asettamiseksi vesistöön tai sen rannalle sekä turvalaitteiden näkymistä haittaavien esteiden poistamiseen, jos asiasta ei ole sovittu alueen omistajan kanssa. Käytännössä tämä koskee lähinnä maalle perustettavia linjamerkkejä ja loistorakenteita (sektoriloistoja ja apuloistoja). Maalle rakennettavien kiinteiden merkkien perustamispaikolta tehdään vuokrasopimukset käyttöoikeuden saamiseksi rakentamispaikoille. (Liikennevirasto 2013 c.)

Turvalaitteiden rakentamisesta yleiseen kulkuväylään tai sen rannalle on lisäksi voimassa, mitä merenkulun turvalaitteista erikseen säädetään. Virallisten merenkulun turvalaitteiden asettamiseen tarvitaan vesilaista riippumatta Liikenneviraston lupa (asetus vesikulkuväyliä merkitsemisestä 30.11.1979/846). (Liikennevirasto 2013 c.)

Vesikulkuväyliä merkitsemisestä annetun asetuksen 3 §:ssä todetaan, että merenkulkuhallitus antaa tarpeelliset määräykset tai ohjeet muun muassa merenkulun turvalaitteiden rakentamisesta, asettamisesta, muuttamisesta ja poistamisesta sekä siitä, milloin ne ovat toiminnassa.

## **2.1.2 Maantieverkko**

### **2.1.2.1 Arvokohteita koskevan toiminnan organisointi**

Tienpidon perinnetoimintaan liittyvissä tehtävissä valtakunnallinen toimivalta on Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella (ELY-keskuksella) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia koskevan valtioneuvoston asetuksen 7 §:n mukaisesti (VnA 1392/2014, 7 §:n muutos 1553/2016). Asetuksen 7 §:n mukaan (ote):

*Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus hoitaa 1 §:ssä tarkoitetun toimialueen lisäksi kaikkien elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toimialueilla seuraavat elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle kuuluvat tehtävät: kohta 7, tienpitoviranomaisen perinnetoimintaan liittyvät tehtävät.*

Asetuksen nojalla Pirkanmaan ELY-keskus huolehtii muun muassa maantieverkon museoteitä ja -siltoja koskevasta suunnittelusta ja koordinoinnista. Liikennevirasto osallistuu tienpidon perinnetoiminnan ohjaukseen perinnetoiminnan ohjausryhmän sekä Pirkanmaan ELY-keskuksen tulosohjauksen kautta.

Pirkanmaan ELY-keskuksessa tienpidon perinnetoimintaan liittyvien tehtävien hoito on sisällytetty työjärjestykseen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueella. Museokohteita koskevia valtakunnallisia tehtäviä hoitaa sivutoiminen perinnevastaava. Tienpidon tehtäviä hoidetaan yhdeksässä ELY-keskuksessa. Kussakin näistä on liikenteen ja infrastruktuurin vastuualueella nimetty sivutoiminen perinneyhdyshenkilö. Alueilla toimivat perinneyhdyshenkilöt vastaavat museotie- ja -siltakohteisiin liittyvien toimien ohjaamisesta ja valvonnasta.

Tienpidon perinnetoiminnassa noudatetaan soveltuvien osin *Tiehallinnon perinneyön käsikirjaa* vuodelta 2003 (Liimatainen, K. 2003, Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 2/2003). Käsikirja määrittelee museotiet ja -sillat osaksi Tiehallinnon perinnekokoelmaa, jonka muut osat ovat perinne-esineet ja kokoelman tietoarvoa tukevat arkisto-, kirjasto- ja kuva-arkistokokoelmat. Käsikirjassa keskushallinnolle osoitetut tehtävät siirrettiin vuonna 2006 Hämeen tiepiirille, josta museotie- ja -siltakohteiden valtakunnallinen suunnittelu, ohjaus ja valvonta siirtyivät hallinnonuudistuksen yhteydessä vuonna 2010 Pirkanmaan ELY-keskukselle.

Tieliikenteen alan valtakunnallinen erikoismuseo Mobilia tuottaa museokohteita koskevia asiantuntijapalveluita sekä järjestää vuosittain perinneyhdyshenkilöiden koulutuspäivät.

Liikenneviraston edeltäjänä maantieverkosta vastaavana viranomaisena toimi Tiehallinto, joka vastasi myös kulttuurihistoriallisesti arvokkaan väyläomaisuuden hoitamisesta lakkauttamiseensa eli vuoden 2009 loppuun saakka. Tiehallinnon ja sen edeltäjien, TVH:n, Tie- ja vesirakennuslaitoksen ja Tielaitoksen, toiminnassa vakiintuivat perinne- ja museotoiminnan käsitteet ja toimintatavat. Tiehallinnon perinnetoiminnan juuret ulottuvat jo 1930-luvun alkuun, jolloin koottiin ja luetteloiitiin ensimmäiset esineet, piirustukset ja valokuvat. Varsinaisen Tiemuseon ja museoteiden ja -siltojen alkuvaiheet ajoittuvat 1970-luvulle. Tiemuseon toiminta käynnistyi selvitysvaiheiden jälkeen vuonna 1977 ja tiemuseo ja museotoimikunta perustettiin vuonna 1980. Museaalisesti arvokkaat esineet ja koneet julistettiin hukkaamiskieltoon ja tallentaminen aloitettiin samoin kuin myös muistitiedon keruu. Tienpitäjän museokokoelmat keskitettiin 1990-luvulta alkaen tie- ja liikennealan erikoismuseo Mobiliaan Kangasalle.

### **2.1.2.2 Arvokohteet ja kohdejoukon kehittäminen**

#### *Arvokohteiden kokoelman muodostaminen 1970-luvulta 2000-luvulle*

Tie- ja vesirakennuslaitos halusi säilyttää tieverkon tieliikennehistoriallisesti arvokaimmat ja edustavimmat osat museokohteina eli nimettyinä museoteinä ja -siltoina. Museoteiden ja -siltojen nimeämiselle ei ollut 1970–1980-luvuilla, kuten ei myöhemminkään, laissa määriteltyä tienpitäjän toimivaltaa tai velvoitetta. Kohteiden nimeäminen on siten ollut tienpitäjän omaehtoista työtä tieliikennehistoriallisten sekä kulttuuriympäristö- ja -perintöarvojen vaalimiseksi. Museointipäätös on ohjannut tienpitäjän omaa toimintaa muun muassa kohteen kunnossapidossa ja opastuksessa, mutta museokohteeksi nimeämisellä ei ole ollut suoria vaikutuksia kohteen tai sen lähialueen maankäyttöön.

Ensimmäiset kohde-esitykset valmisteltiin tiepiireissä, joista vuosien 1979 ja 1980 vaihteessa tuli 60 tiekohde- ja 101 siltakohde-esitystä. Vuoden 1980 lopussa tehtiin museokohteiden ennakkovalinta: 30 tietä ja 45 siltaa. Kohteet jakaantuivat tasaisesti koko maan osalle ja jokaiseen tiepiiriin tuli 1–3 tie- ja 2–6 siltakohdetta. Museoteistä ja -silloista täytettiin esityslomakkeet ja kohteet arvoluokitettiin koottujen tietojen pohjalta. Valintaperusteina olivat historiallinen arvo, miljöoarvo sekä kohteen matkailullisuus. Siltoja arvioitiin myös rakenteellisesta ja esteettisestä näkökulmasta. Kohteet ryhmiteltiin valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti merkittäviin kohteisiin. Museotielle sopivana pituutena pidettiin 3–5 km ja minimipituutena oli 0,5 km. Tiekokonaisuutta pidettiin luontevimpana vaihtoehtona. Selvitysten, neuvottelujen ja lausuntojen perusteella museotoimikunta valitsi ensimmäiset museokohdet vuonna 1982. Tuolloin muodostettiin pääosa kokoelmasta ja sitä kartutettiin yksittäisillä teillä ja silloilla vuosina 1983–98. (Liimatainen, K. 2007.)

#### *Kohteiden ja kokoelman arviointi vuonna 2007*

Tiehallinto käynnisti vuonna 2006 perusselvitystyön museokohteiden tilasta, historiasta, merkityksestä, alkuperäisyydestä ja pitkäjänteisen säilyttämisen edellytyksistä. Työn yhteydessä laadittiin kokoelmapolitiikka ja museoteiden ja -siltajen kohdekortit. Selvityksen laati tieliikenteen alan valtakunnallinen erikoismuseo Mobilia. Museokohteita oli tuolloin kaikkiaan 59: teitä 22 (193 km) ja siltoja 37. Kokoelmassa tuolloin olleet museotiet ajoittuvat keskiajalta 1910-luvulle ja museosillat 1780-luvulta vuoteen 1966. Selvityksessä koottiin kohteisiin liittyviä asiakirjoja, piirustuksia, valokuvia, tutkimuksia ja kirjallisuutta, selvitettiin omistussuhteita, kaavatilannetta ja tienpidon suunnitelmia sekä suoritettiin maastotöitä (katselmus ja valokuvaus). Kohteisiin liittyvät dokumentit tallennettiin Mobilian arkistoon.

Kootut aineistot analysoitiin ja kohteet arvoluokitettiin kokoelmapolitiikan mukaisesti kolmen kriteerin perusteella: tietoarvo, tieliikennehistoriallinen arvo ja säilyneisyysarvo. Arvoluokituksen perusteella määriteltiin tallennusluokat: pysyvästi säilytettävät museokohteet, määräaikaaisesti säilytettävät kohteet ja seulottavat kohteet. Analysoidun aineiston ja tallennusluokkien perusteella kohteille tehtiin toimenpidesitykset. Selvitys raportoitiin Tiehallinnon sisäisenä julkaisuna vuonna 2007 (Liimatainen, K. 2007). Kokoelmapolitiikan sisältöä on tarkemmin kuvattu ja arvioitu arvo-kohteiden kriteeristöä koskevassa selvityksessä (Hyvärinen, M. 2017).

Museokohdeselvitysraportista pyydettiin laajasti lausuntoja muun muassa Museovirastolta, maakuntamuseoilta, maakunnan liitoilta, alueellisilta ympäristökeskuksilta ja kunnilta.

#### *Kokoelmapoistot*

Vuonna 2007 valmistuneen museokohdeselvityksen (Liimatainen, K. 2007) ehdotusten perusteella museokohteiden kokoelmasta poistettiin viisi kohdetta vuosina 2009–2012. Poisto tarkoitti käytännössä kohteen museostatuksen poistamista. Poisto ei vaikuttanut kohteiden omistukseen, hallintaan tai kunnossapidon rahoitukseen. Poistojen perusteet olivat kokoelmapoliittisia. Useimmiten kokoelmassa haluttiin säilyttää kutakin tieliikennehistorian kannalta merkittävää tie- tai siltatyyppiä edustamassa vain yksi esimerkki, ja muut, toisinnot tai kaksoiskappaleet, poistettiin kokoelmasta.



Alvettulan silta Hämeenlinnassa (ent. Hauhon kunnassa) poistettiin kokoelmasta vuonna 2009. Yksityistiellä sijaitseva Alvettulan silta oli määritelty kokoelman kannalta vähämerkityksiseksi, jolloin kokoelmassa pidettiin tarkoituksenmukaisena säilyttää kyseisestä siltatyypistä edustavimmat esimerkit. Värnäsinsilta Kirkkonummella oli erittäin huonokuntoisena jo purettu, kun museosilta-nimitys siltä poistettiin vuonna 2010.

Museokohdeselvityksen toimenpide-ehdotusten mukaisesti Pirkanmaan ELY-keskus teki kolmen museokohteen poistopäätökset vuonna 2012 laajan valmistelun perusteella. Myllysilta Nurmijärvellä sijoittuu katuverkolle. Vanhan siltatyypin 1960-luvulla rakennettuna retrosiltana Myllysilalla ei katsottu olevan rakentamisaikakautensa siltatyypin edustajana merkitystä. Sonkajärven Männikön silta edustaa 1920-luvulla valmistuneita teräsbetonisia ulokepalkkisiltoja, joita kokoelmassa paremmin edustavaksi katsottiin Haarajoen silta Joensuussa. Toholampi–Hankavesi-museotie Rautalammilla poistettiin kokoelmasta, koska sillä ei katsottu olevan riittävästi valtakunnallisen tason tieliikennehistoriallista merkitystä. Vornantien (Lieksa, Joensuu) poistamista valmisteltiin, mutta tiestä laaditun historiaselvityksen perusteella Vornantie katsottiin tieliikennehistoriallisesti valtakunnallisesti arvokkaaksi, ja tie päätettiin säilyttää museotienä.

#### *Kokoelman täydentäminen*

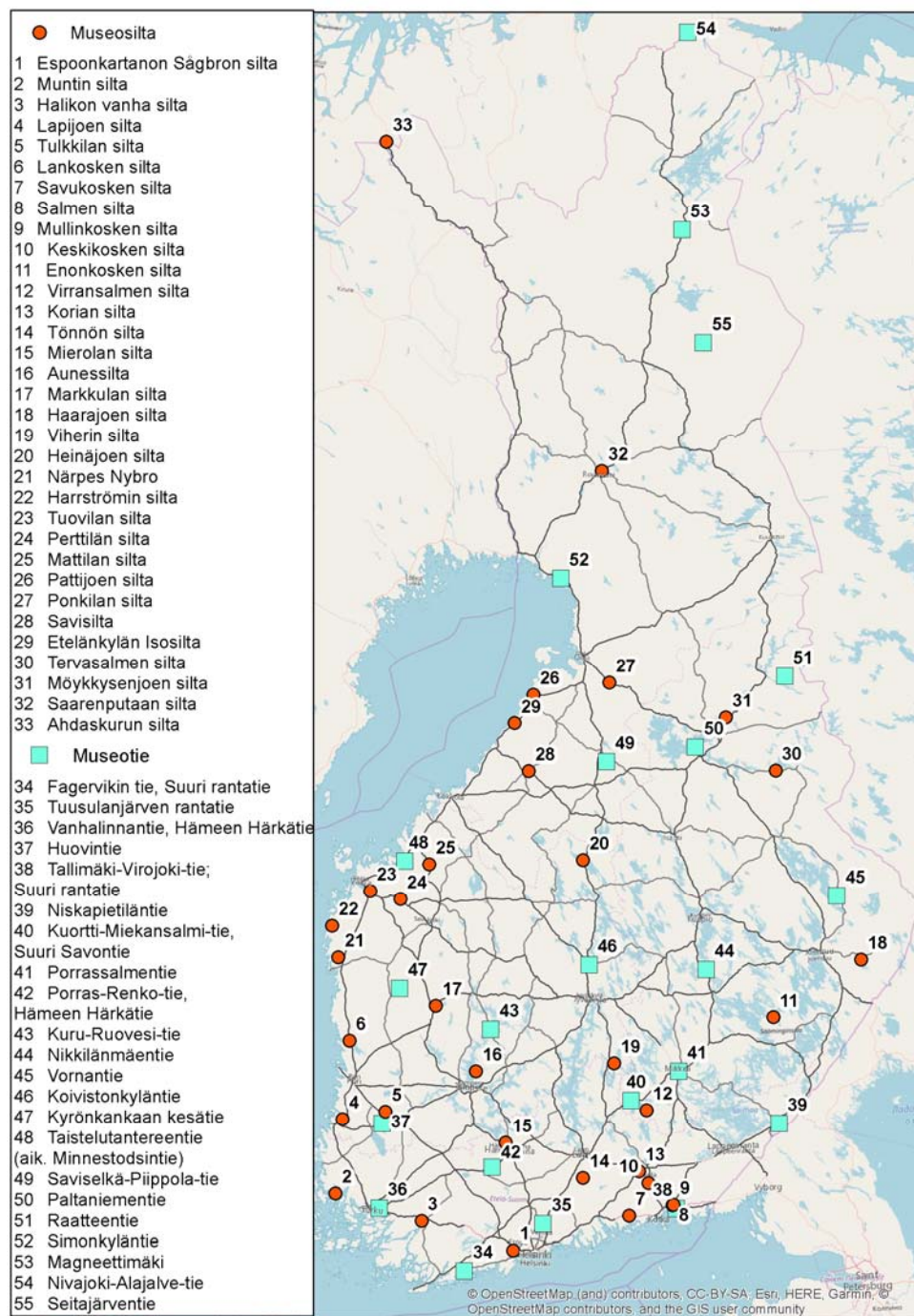
Uudeksi museotiekohteeksi nimettiin vuonna 2010 Seitajärventie Savukoskelta. Nimeämistä oli esittänyt muun muassa Savukosken kunta. Tiestä laadittiin historiaselvitys, jossa tie arvoluokitettiin Tiehallinnon kokoelmapolitiikan mukaisilla kriteereillä. Seitajärventien tieliikennehistoriallinen arvo todettiin valtakunnalliseksi, ja laajan lausuntokierroksen jälkeen Pirkanmaan ELY-keskus teki päätöksen museotieksi nimeämisestä. Seitajärventie edustaa polusta polkutiekse ja edelleen autolla ajettavaan kuntoon vähitellen parannettua tietyyppiä, joka on yleinen Lapissa (kuva 3).



Kuva 3. *Seitajärventie Savukoskella nimettiin museotieksi vuonna 2010. Tie on esimerkki Lapissa yleisestä polkutiestä. Kuva: Marketta Hyvärinen 2010.*

#### *Kohteiden kokoelma vuonna 2018*

Vuoden 2018 tilanteessa nimettyjä arvokohteita eli museoteitä ja -siltoja on yhteensä 55 kpl, joista siltoja 33 ja teitä 22. Kohteista kaikki eivät ole Liikenneviraston hallinnoimalla maantiellä (ajoradalla tai jalankulku- ja pyöräilyväylällä) tai maantien tie- tai kka liitännäisalueella. Katu- tai yksityistieverkolla ovat tämänhetkisen tiedon mukaan: Tulkkilan silta Kokemäellä, Salmen silta Haminassa, Virransalmen silta Mäntyharjulla, Tönnön silta Orimattilassa, Mierolan silta Hattulassa, Viherin silta Joutsassa, Heinäjoen silta Pihtiputaalla, Närpes Nybro Närpiössä, Pattijoen silta Raahessa, Ponkilan silta Muhoksella, Savisilta Ylivieskassa sekä Vanhalinnantie Liedossa ja Nikkilänmäentie Leppävirralla. Kyrönkankaan kesätie Kauhajoella on osin Metsähallituksen ja osin yksityisten maalla. Magneettimäki Inarissa on kokonaan Metsähallituksen maalla. (Kuva 4.)



Kuva 4. Museotiet ja -sillat vuonna 2018.

#### Arvokohteiden valinnan, nimeämisen ja poiston menettelyt

Pirkanmaan ELY-keskus on vastannut vuodesta 2010 lähtien maanteiden tienpitoon liittyvistä perinne- ja museoasioista valtakunnallisesti. Maantieverkon museokohteista ei ole säädetty laissa, joten Pirkanmaan ELY-keskus on tienpitoviranomaisena tehnyt museokohteiden kokoelmaa koskevat ratkaisut hallinnon sisäisinä päätösinä, joista ei ole valitusoikeutta.

Uusien museokohteiden inventointia tai valintaa ei ole toteutettu järjestelmällisesti, vaikka museokohdeselvitys vuodelta 2007 osoitti kokoelman edustavuudessa olevan puutteita etenkin uudemman, toisen maailmansodan jälkeen syntyneen väyläverkon kohteiden osalta. Uusia museotie- ja -siltakohteita koskevia aloitteita on käsitelty muutamia, mutta vain Seitajärventietä koskeva aloite on johtanut uuden kohteen nimeämiseen.

Esitettyjen uusien kohteiden arvioinnissa on sovellettu Tiehallinnon museokohteiden kokoelmapolitiikan kriteerejä vuodelta 2007. Muita kun valtion maantieverkon teitä koskevia aloitteita ei ole otettu käsiteltäväksi, koska tienpitoviranomaisella ei ole toimivaltaa maantieverkon ulkopuolisiin kohteisiin. Useimmissa tapauksissa aloitteen hylkääminen on perustunut esitetyn kohteen liian vähäiseksi arvioituun valtakunnallisen tason tieliikennehistorialliseen merkitykseen. Myöskään jo nimettyjen kohteiden toisinoiksi määriteltyjä tai tieliikennehistorian keskeisten ilmiöiden ja ajanjaksojen kannalta kaksoiskappaleiksi tulkittuja kohteita ei ole hyväksytty uusiksi museokohdeiksi. Mikäli esitetyn kohteen alueella toimivaltainen ELY-keskus on suhtautunut museointihankkeeseen kielteisesti, esimerkiksi suunniteltujen tienparannushankkeiden vuoksi, aloitetta ei ole viety Pirkanmaan ELY-keskuksessa nimeämiseen saakka. Kielteinen kanta on ilmoitettu perusteluineen aloitteen tekijöille kirjallisesti, mikäli aloite on saatu kirjallisesti.

Uutta museokohdetta koskevan aloitteen käsittelyprosessi on määritelty Pirkanmaan ELY-keskuksessa seuraavasti:

- aloitteen voi tehdä yksityinen henkilö tai julkinen yhteisö
- aloitteen sisältö
  - o selvitys kohteen historiasta: milloin rakennettu tai syntynyt; rakennuttaja, suunnittelija, rakentaja; rakentamisen syyt; onko osa jostain laajempaa yhteyttä; käyttöhistoria; korjaukset
  - o kuvaus kohteesta ja liitteet: kartta, valokuvat, tarkka sijainti, hallinnollinen asema
- aloitteen alustavan arvioinnin tekee kyseisen ELY-keskuksen perinneyhdyshenkilö
  - o kohteen arviointi kokoelmapolitiikan kriteerejä vasten ja vertailu muihin museokohteisiin
  - o kohteen alustava tekninen tarkastelu ja mahdollinen maastokäynti kohteella
- alustavan arvioinnin jälkeen kyseinen ELY-keskus määrittelee alustavan kantansa esitykseen ja aloitteen tekijälle ilmoitetaan prosessin jatkumisesta tai päättymisestä
- mikäli esitys etenee myönteisen kannan mukaisesti, kohteesta tehdään tarkempi selvitys Pirkanmaan ELY-keskuksessa
  - o historiaselvitys: kirjallisuus, arkisto
  - o tien tai sillan rakenne- ja kuntoselvitys
  - o lausuntopyyntö: kunta, maakuntamuseo tai Museovirasto, maakunnan liitto
  - o tarvittaessa tarkempi historiatutkimus
- asian ratkaisu Pirkanmaan ELY-keskuksessa eli työjärjestyksen mukaisesti esittelystä tehtävä päätös.



Uuden museokohteen nimeämistä koskevan päätöksen sisältö:

- kohteen kuvaus, tie- ja muut rekisteritiedot, kuntotiedot, maankäyttö ja kaa-voitustilanne, kohdetta koskevat tienpidon suunnitelmat
- tehdyt esitykset tai aloitteet
- todetaan historiaselvitysten tulokset
- kuuleminen: lausunnot ja vastineet niihin
- ratkaisu ja perustelut
  - o kokoelmapolitiikan kriteerien mukainen kohteen arvo
  - o tienpidon näkökulma
  - o maankäytön ja kaavoituksen näkökulma
- museokohteeksi nimeämisen merkitys
  - o tienpidolle: kohde säilytetään museointihetken asussa; kohteisiin ei tehdä muutoksia, ellei liikenneturvallisuus tai kohteen säilyminen sitä erityisesti vaadi
  - o kohteen liikennöinnille
  - o maankäytölle ja kaavoitukselle
  - o kunnossapidon suunnittelun käynnistäminen, viitoitus ja opastus
  - o kohdetietojen vienti tietojärjestelmiin ja viestintäaineistoihin
  - o kunnossapidon ja muiden kohdetta koskevien toimenpiteiden rahoituksen vastuut
- päätöksen jakelu: aloitteen tekijä, asianomainen ELY-keskus, Liikennevirasto, kunta, maakuntamuseo tai Museovirasto, maakuntaliitto, perinneyhdyshenkilöt
- päätös ei ole valituskelpoinen.

Museokohteen poisto kokoelmasta voi perustua seuraaviin seikkoihin:

- kokoelmapoliittinen peruste
  - o kohde ei täytä kokoelmapolitiikassa kohteille asetettuja vaatimuksia
  - o kohde on toisinto tai kaksoiskappale kokoelmassa jo olevasta kohteesta
  - o kohde on menettänyt historiallisen todistusvoimansa huonokuntoisuutensa vuoksi
  - o kohteesta ei ole olemassa tai saatavilla riittäviä kontekstitietoja
- kohteen huonokuntoisuus tai historialliseen arvoon nähden haitallinen, toteutettu muutos kohteessa
- yleisen edun kannalta tärkeä syy, kuten väylän merkittävä parantaminen.

Museokohteen poistamista koskeviin päätöksiin on kirjattu poiston vaikutukset kussakin tapauksessa. Poisto ei vaikuta kohteen omistukseen tai kunnossapitoon. Mikäli kohde on RKY-kohde, poistolla ei ole suoraa vaikutusta RKY-statukseen. Poisto ei myöskään vaikuta kohteen mahdolliseen asemaan kaavojen suojelukohteena. Poiston jälkeen kohdetta koskevat maininnat poistetaan tienpidon perinnetoiminnan internet-sivuilta, listoista ja esittelyaineistoista. Tienpitäjä ei uusi kohteen maasto-opastusta. Kohde on kuitenkin edelleen mahdollista viitoittaa kulttuurihistoriallisena kohteena matkailijoille.

Museokohteen poistomenettely sisältää seuraavat vaiheet:

- aloite voi tulla väylänpitäjältä tai muulta taholta, jonka etua tai oikeutta asia koskee
- aloitteen arviointi poistoperusteisiin nähden Pirkanmaan ELY-keskuksessa
  - o kohteen nimeämisen perusteet
  - o kohteen ja sen ympäristön tila ja muutokset
- lausunnot ja kuuleminen
  - o kyseinen ELY-keskus tienpitoviranomaisena
  - o museoviranomaiset
  - o kunta
  - o maakunnan liitto
  - o Liikennevirasto
- mahdolliset neuvottelut kuulemisen johdosta tai kuulemisen yhteydessä
- kokoelmapoistopäätös Pirkanmaan ELY-keskuksessa työjärjestyksen mukaisesti
- päätöksen sisältö nimeämispäätöstä vastaavasti, ja lisäksi todetaan
  - o museostatuksen poiston merkitys kohteen kunnossapidolle
  - o kohteen viitoituksen ja opastuksen järjestelyjen muutokset
  - o poiston merkitys kohdetta koskeville maankäyttö- ja kaavaratkaisuille
- päätös ei ole valituskelpoinen.

### 2.1.2.3 Tiedonhallinta

Maanteiden museotiejaksot on viety tierekisteriin, joka on maantieasetuksen (1246/2009) mukainen Liikenneviraston ylläpitämä rekisteri maanteistä. Rekisterin tietolajilla 146, matkailu- ja museotiet, ilmoitetaan, mikäli tieosuus on museotie. Tierekisterissä näkyy museotien alku- ja päätepisteen tieosoite (kuva 5). Museonimikohdassa voidaan antaa museotien nimi. Tierekisterin silta-tietolajissa (tl 261) olevat sillan perustiedot päivittyvät automaattisesti taitorakennerekisteristä (ent. siltarekisteristä). Perustiedoissa ei ole museosilta-ominaisuustietoa.

Tierekisterin katselu: Tiestötiedot



Pääsivu **Tiestötiedot** Solmut ja liittymät Tiesoittimet Varusteet Kuntotiedot Onnettomuudet Tietokuvaus Ohje Poistu

Tietolajin valintalista Tilannepvm 23.03.2018

Liva Tie Osa, alku Etäisyys, alku Osa, loppu Etäisyys, loppu

Urakka-alue Ajoin Puoli Kaista

Tietolajit/tie Historia/tietolaji Näytä kentät Poista valinnat Tietolajilista

Näytä oletusvalinnat Tallenna oletukseksi

Tie 1050 RAASEPORI-INKOO Aika 23.03.2018 15:37

tl146 Matkailu- ja museotiet

	LIVA	TIE	OSA	ETÄIS	LOSA	LET	TIETY	PITUUS	ALKUPVM	MUSEOTIE	MUSEONIMI
	1	1050	4	5700	4	6800	tie	1100	31.05.2013	museotie	Fagervikin tie, Suuri Rantatie

Kuva 5. Tierekisterin tietolajin 146 näkymä tierekisterin katselusovelluksessa. Esimerkinä Fagervikin tie Inkoossa, tienumero 1050.

Museosilloista on tieto Liikenneviraston taitorakennerekisterissä, joka on taitorakenteiden perustietovarasto. Rekisteri sisältää hallinnollisten ja rakenteellisten tietojen lisäksi muun muassa kunto- ja vauriotietoa silloista, tunneleista, rautatierummuista, merimerkeistä, tie- ja yhteysaluslaitureista sekä kanavarakenteista. Rekisteriin on tallennettu myös siltojen tarkastuksissa otettuja valokuvia.

Liikenneviraston henkilöstön käytössä ja extranet-palvelun kautta myös yhteistyökumppaneiden, kuten ELY-keskusten, käytössä on dokumentin- ja asianhallinnan järjestelmä Alfresco. Järjestelmään on tallennettuna maantieverkon museoteistä ja -silloista muun muassa Tiehallinnon aikaan laadittuja kohdekortteja ja muuta perinnetoimintaan liittyvää aineistoa perinnetoiminnan ohjausryhmän työtilassa.

#### 2.1.2.4 Arvokohteita koskeva viestintä ja yhteistyö

Tienpidon perinnetoiminnan keskeisin viestintäkanava on verkkosivusto, joka sisältyy ELY-keskusten verkkosivujen liikenneosioon (kuva 6).

The screenshot shows the ELY-keskusten verkkosivujen liikenneosio. The main content area is titled 'Tieperinnetoiminta'. It features a large photo of a snowy road with a car. The text describes the road heritage work, mentioning the ELY-keskus and the importance of preserving road heritage. The sidebar on the right contains a 'OTA YHTEYTTÄ' section with contact information for the ELY-keskus, including a phone number (0295 020 600) and a website (ely.fi). There is also a 'Kysy asiakasneuvojalta' button at the bottom right.

Kuva 6. Tieperinne-internetsivut. Ote etusivusta.

Tieperinnetoiminnan internet-sivuilla on perinne- ja museotoiminnan yleiskuvausten ja yhteystietojen ohella julkaistu museoteihin ja -siltoihin liittyviä raportteja ja selvityksiä. Vuodesta 2009 lähtien valmistuneet museokohteiden hoito- ja ylläpitosuunnitelmat on julkaistu sähköisinä tieperinnetoiminnan sivuilla ja Doria-julkaisupalvelussa. Tiehallinnolla oli lakkauttamiseensa vuoteen 2010 saakka tieliikenteen historiaa ja museokohteita esittelevät laajat internet-sivut.

Liikenneviraston tieverkkoja koskevilla internet-sivuilla esitellään myös museoteitä ja -siltoja lyhyin tekstikuvauksin. Lisäksi Liikenneviraston julkaisemassa Aikamatkalla Suomessa -tarinakarttasivustossa on maanteiden museosilloja ja museotiejaksoja esittelevät osat.

Ensimmäisten museokohteiden nimeämisen jälkeen vuonna 1986 Tielaitos julkaisi kohteita esittelevän teoksen *Tie yhdistää* (Sälejoki-Hiekkänen, L., Virpimaa, R. ja Heinonen, J., Tiemuseon julkaisuja 2). Tiemuseon julkaisusarjassa ja raporteina ilmestyi 1980- ja 1990-luvuilla useita, yksittäistä museokohdetta tai laajempaa tieliikennehistorian ilmiötä kuvaavaa teosta ja raporttia. Tiehallinto julkaisi museokohteista painet-  
tuja esitteitä 1990- ja 2000-luvuilla.

Museoteiden ja -siltojen viitoitus ja opastus matkailijoita ja muuta yleisöä varten nähtiin tärkeäksi jo kohteiden nimeämisen yhteydessä 1980-luvulla. Tiepiireissä tuli tehdä viitoitussuunnitelmat sekä järjestää kohteisiin viitoitus, opastetaulut, pysäköimis-  
alueet, hoito ja korjaus sekä lisäksi tarvittavat liikenneturvallisuuslaitteet. Viitoituksen laajuus mitoitettiin kohteen historiallisen merkityksen mukaisesti. Esimerkkinä ote lyhyen museotien ja -sillan viitoitusohjeista 1980-luvulta:

*Opastetaulussa, joka sijoitetaan sopivaan paikkaan tien varrelle tai sillan läheisyyteen, on oltava kohteen nimi, piirros, mittakaava sekä historiaselvitys suomeksi, ruotsiksi, englanniksi ja saksaksi.*

Museokohteiden opastauluja uusittiin vuoden 2002 jälkeen Tiehallinnon ohjeiden mukaisiksi. Museokohdeselvityksen yhteydessä vuonna 2006 havaittiin, että museo-  
kohteiden opastaulut olivat osin vanhentuneita ja huonokuntoisia. Palvelukohteiden viitoitusta koskevan ohjeistuksen uusiuduttua Pirkanmaan ELY-keskus laati viitoitus-  
ohjetta täydentävän suosituksen museoteiden ja -siltojen opasteista (Piltz, M. Soosalu, L. 2011: *Museoteiden ja -siltojen opasteet. Malleja ja suosituksia*. Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja 7/2011). Osa museokohdeopasteista on uusittu voimassa olevien ohjeiden mukaisesti (kuva 7).



Kuva 7. Esimerkki vuoden 2011 ohjeen mukaisesta museokohteen opastaulusta. Seitajärven museotie, Savukoski. Kuva: Marketta Hyvärinen.



Pirkanmaan ELY-keskus tekee museokohteisiin liittyvissä asioissa saumatonta yhteistyötä Liikenneviraston kanssa. Muiden ELY-keskusten kanssa tehtävä, yleistason yhteistyö kanavoituu perinneyhdyskuntien vuosittaisen koulutuspäivien kautta, jotka Mobilia järjestää. Pirkanmaan ELY-keskus antaa tapaus- ja kohdekohtaista neuvontaa ja ohjausta muille ELY-keskuksille. Muita yhteistyötahoja ovat Museovirasto ja maakuntamuseot, kunnat, ympäristöministeriö ja maakunnan liitot.

### 2.1.2.5 Museokohteiden kunnossapito

#### *Kunnossapidon organisointi ja ohjeistus*

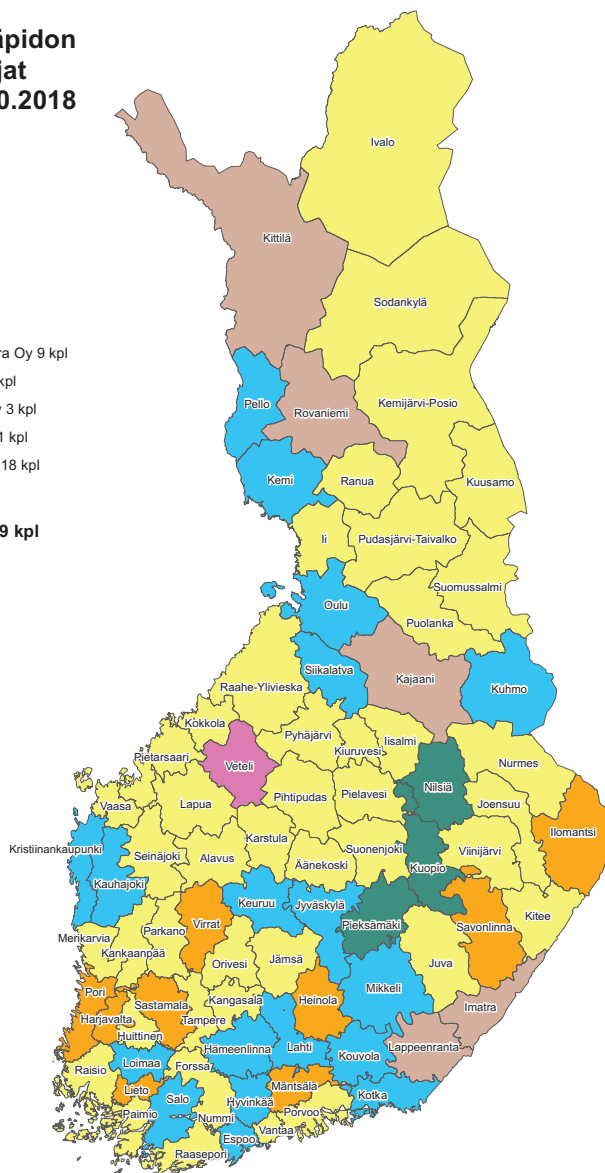
Museoteitä ja -siltoja hoidetaan maanteiden normaalin kunnossapidon yhteydessä perusväylänpidon määrärahoilla. Tienpitoviranomaisina ELY-keskukset vastaavat maanteiden kunnossapidosta. Maantieverkko on jaettu teiden päivittäistä hoitoa varten urakka-alueisiin, joilla alueurakoitsijat vastaavat maanteiden hoidosta Liikenneviraston määrittämän palvelutason mukaan (kuva 8). ELY-keskukset valvovat urakoitsijoiden toimintaa ja osallistuvat alueurakoiden kilpailutukseen.

#### Hoidon ja ylläpidon alueurakoitsijat 1.10.2017-1.10.2018

##### Urakoitsija

- Destia Oy 43 kpl
- Lemminkäinen Infra Oy 9 kpl
- NCC Suomi Oy 5 kpl
- Savon Kuljetus Oy 3 kpl
- Pahkakangas Oy 1 kpl
- YIT Rakennus Oy 18 kpl

Urakoita yhteensä 79 kpl



Kuva 8. Maanteiden hoidon ja ylläpidon urakka-alueet. Lähde: Liikennevirasto, hankinnat ja kilpailutukset, internet-sivut.


Pirkanmaan ELY-keskuksen, Tiehallinnon ja Liikenneviraston toimeksiannosta on vuosina 2009–2017 laadittu kohdekohtaiset hoito- ja ylläpitosuunnitelmat 11 museotielle ja 11 museosillalle. Suunnitelmaraportit on julkaistu toimeksiantajien julkaisusarjoissa.

Periaatteena kunnossapidon järjestämisessä on, että museokohteiden hoito sisällytetään alueurakoihin ja hoito-ohjeet liitetään urakka-asiakirjoihin. Käytännössä kohteiden hoidon järjestämisen tavat vaihtelevat alueittain. Niiden museokohteiden, joille on laadittu erilliset hoito- ja ylläpitosuunnitelmat, suunnitelmat on liitetty alueurakoiden asiakirjoihin urakoiden kilpailutusvaiheessa. Varsinais-Suomessa osalle museokohteita on laadittu viherhoitokortti, joka ohjaa museokohteen ja sen opastus- tai P-alueen hoitoa. Samantyyppinen kohdekortti on hoito- ja ylläpitosuunnitelman yhteydessä laadittu myös Rovaniemellä sijaitsevan Saarenputaan museosillan lähiympäristöä varten (kuva 9).

Rovaniemen hoitourakka

Saarenputaan Vaskurin museosillan ympäristö, Rovaniemi

Viherhoidon kohdekortti (luonnos 2)

<b>Tieosoite:</b> Koordinaatit (museosilta):	19741/1/765 N 7378570 E 445820	<b>Kuvaus:</b> Museosillan ylittävän jalankulku- ja pyörätien rajoittuvat sekakuviot maantien 19741 ja tiealueen rajan saakka Tasalantien ja Nasmäntien välisellä alueella. Puiden määrä on tarkistettava maastossa. Kuvio 1: Joen pohjoispuolella nurmialueella on pihlajia ja koivu jalankulku- ja pyörätien länsivierustalla. Sekakuvion pinta-ala on noin 280 m <sup>2</sup> . Kuvio 2: Joen eteläpuolella nurmialueella on istutettuja pihlajia ja osin luontaisesti syntyneitä koivuja jalankulku- ja pyörätien vierellä (n. 5 kpl). Sekakuvion pinta-ala on noin 350 m <sup>2</sup> . Maantien levikkeen vierustalla on 10–11 istutettua pihlajaa. Levikkeen pohjoispään reunassa on metallikaide. Levikkeen vieressä on museosillan opastaulu. Kuvio 3: Joen pohjoisrannan sekakuvio. Pinta-ala noin 280 m <sup>2</sup> . Kuvio 4: Joen etelärannan sekakuvio. Pinta-ala noin 150 m <sup>2</sup> .
<b>Viherhoitoluokka:</b>	E2, luonnonmukainen Y, museosilta	<div data-bbox="574 952 1173 1355"> <p>Ympäristökorttipäivä: Kartoitus 24.10.2017</p> <p>Saarenputaan silta, viherhoito</p>  </div>
<b>Hoidon täsmennys:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nurmetukset niitetään 3 kertaa kasvukauden aikana</li> <li>- kaiteiden taustat, alustat ja opastaulun tolppien tyvät niitetään 2 kertaa kasvukaudessa.</li> <li>- kuviot 1 ja 3: pihlajien runkomaisuutta vahvistava hoitoleikkaus 1 / hoitourakka- ja luontaisesti syntyneiden koivujen poistoa</li> <li>- kuviot 2 ja 4: jalankulku- ja pyörätien varren puustosta poistetaan luontaisesti syntyneitä koivuja; pihlajien runkomaisuutta vahvistava hoitoleikkaus 1 / hoitourakka- ja luontaisesti syntyneiden koivujen poistoa</li> <li>- kuvio 2: opastus/linja-autopysäkkilevikkien vierisille pihlajille runkomaisuutta vahvistava kevyt hoitoleikkaus 1 / hoitourakka- ja luontaisesti syntyneiden koivujen poistoa</li> <li>- kaikki kuviot: jokitörmän luontaisesti kasvaneet koivut poistetaan.</li> </ul>		

Kuva 9. Saarenputaan museosillaympäristön viherhoitoa varten laadittu kohdekortti. Lähde: Saarenputaan museosillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma. Liikenneviraston muita julkaisuja 2017.

Perinneyhdyshenkilön tehtäviin kuuluu Tiehallinnon perinnetyön käsikirjan (Liimatainen, K. 2003) mukaan museokohteiden vuosittainen tarkastus yhdessä hoidosta vastaavan henkilön kanssa. Esimerkiksi Varsinais-Suomessa on noudatettu käytäntöä, jossa perinneyhdyshenkilö tarkastaa vuosittain museokohteet ja niiden ympäristön hoidon yhdessä ELY-keskuksen aluevastaavan kanssa. Tarkastuskäynnistä laaditaan muistio, joka on pohjana seuraavan vuoden tarkastukselle.

Kohteiden hoitoon kuuluvat perinnetyön käsikirjan mukaan itse kohteiden ohella niihin liittyvät opasteet, levähdysalueet ja muu ympäristö. Kohteiden hoidon tulee olla suunnitelmallista ja säännöllistä. Hoitotoimien vähimmäisvaatimukset perinnetyön käsikirjan mukaan ovat:

- kevätkunnostus: opasteet päivitetään ja siistitään, levähdysalueille ja pysäköintipaikoille sijoitetaan roska-astiat ja muut varusteet, muu normaali kunnossapito
- kesäkunnostus: vesakot raivataan ja niitetään riittävän usein, huolehditaan levähdysalueiden ja pysäköintipaikkojen siisteydestä
- syys- ja talvikunnostus: opasteet peitetään tarvittaessa, talvikunnossapito.

Museokohteiden kunnossapidon suunnittelun lähtökohtana perinnetyön käsikirjan mukaan on, että kohteet säilytetään museointihetken mukaisessa asussa eli sellaisina kuin kohteet nimeämispäätöksen aikaan ovat. Kohteisiin ei tehdä muutoksia, ellei liikenneturvallisuus tai kohteen säilyminen sitä erityisesti vaadi. Perinnetyön käsikirjan mukaan myös kunnossapidon materiaalien ja -menetelmien tulee olla alkuperäisiä vastaavia, eli esimerkiksi puusiltoja korjattaessa ei käytetä painekyllästettyä puuta tai betonisilloissa ruiskubetonia. Museokohteisiin on mahdollista tehdä muutoksia liikenneturvallisuuden, liikenteen sujuvuuden, rakennustekniikan, kohteen säilymisen turvaamisen tai materiaalien saatavuuden takia. Muutokset suunnitellaan tapauskohtaisesti ja ne tehdään kohteen alkuperäistä luonnetta muuttamatta. Esimerkkeinä mahdollisista toimenpiteistä käsikirjassa mainitaan:

- liikenneturvallisuuden parantaminen, esimerkiksi sillan kaiteiden uusiminen ja valaisinpylväiden asentaminen
- tien kunnossapitotoimet, esimerkiksi ojitus ja tierumpujen uusiminen
- museokohteen hyödyntämisen edistäminen, esimerkiksi levikkeen rakentaminen museotielle
- museokohteen säilymisen turvaaminen, esimerkiksi teräsbetonirakenteiden käyttäminen romahtamassa olevassa kivisillassa, pahasti ruostuneen teräsilan hiekkapuhallus
- korvaavia materiaaleja käytetään harkinnan mukaan, mikäli alkuperäisiä ei ole saatavissa.

Liikenneviraston ohjeessa *Viherrakentaminen ja -hoito tieympäristössä* (Liikennevirasto 2014) viheralueiden hoitoon vaikuttavissa ympäristötekijöissä (Y) ovat mukana myös kulttuuriympäristökohteet, kuten museosillat ja -tiet. Hoitoon vaikuttavat ympäristötekijät ovat normaalien (N) ja taajamien (T) hoitoluokkien sisällä olevia alueita ja kohteita, joiden hoitotavoitteet poikkeavat hoitoluokan tavoitteista.

Liikenneviraston viherhoidon ohjetta täydentävän ohjeen 26/2017 (*Kohdekohtainen viherhoito tieympäristössä*) mukaan tarkempaa hoito-ohjeistusta tarvitsevalle kohteelle voidaan laatia viherhoitokortti. Viherhoitokortin avulla voidaan ohjata viherhoitoa alueurakka- ja kohdekohtaisesti. Viherhoitokorteilla voidaan tarkentaa *Liikenneviraston viherhoidon ohjeen* (18/2014) ja tuotekorttien laatuvaatimuksia, sekä esittää määriä ja muita tarkennuksia. Viherhoitokorttien laadinnasta vastaa ELY-keskus.

Museosiltojen hoito sisältyy maanteiden hoitourakkaan, johon kuuluvalla sillan vuositarkastuksella ohjataan sillan vuosittaista hoitoa ja varmistetaan sillan liikenneturvallisuus. *Siltojen vuositarkastusohjeen* (TIEH 2200020-09, TIEH 2200020-v-09) mukaan tarkastus sisältyy siltojen hoitoon. Vuosittaiset tarkastukset täydentävät noin viiden

vuoden välein tehtäviä yleistarkastuksia. Siltojen vuositarkastukset on tehtävä kevät-puhdistuksen jälkeen vuosittain 15.7. mennessä. Vuositarkastus tehdään silmämääräisesti ja jokaisesta sillasta täytetään vuositarkastuslomake. Vuositarkastuksen kohteet on jaettu neljään ryhmään: alusrakenne, päällysrakenne, varusteet ja laitteet ja siltapaikan rakenteet.

Museosillan kuntoa ja korjaustarpeita seurataan vuosi- ja yleistarkastuksilla. Tarvittaessa sillalle tehdään erikoistarkastus. Siltojen tarkastusten ohjelmoinnista vastaa asianomainen ELY-keskus. *Sillantarkastuskäsikirjan* (Liikennevirasto 2013) ja *Sillantarkastuskäsikirjan sovellusohjeen* (LO 26/2013) mukaan siltojen yleistarkastuksella seurataan sillan kunnon kehittymistä koko sillan käyttöiän ajan. Tarkastustietoja käytetään hyväksi ylläpidon ohjelmoinnissa ja siltojen kunnon seurannassa. Liikennevirasto käyttää siltojen ylläpidon ja korjauksen tavoitteenasettelussa sillan kunnon kuvaajina korjaustarvelukua (kaikki rakenneosat), uusimistarvelukua (kantavat rakenneosat) ja kuntopisteitä, jotka korvaavat aiemmin käytössä olleen vauriopistesumman (VPS), sekä kuntoluokkaa.

Sillan yleistarkastuksen tuloksena saadaan muun muassa seuraavat kunnossapitoa palvelevat tiedot:

1. Sillan ja päärakenneosien kuntotiedot
2. Seuraavan tarkastuksen ehdotettu tyyppi ja ajankohta
3. Korjaustoimenpide-ehdotukset
4. Arvio korjauskustannuksista
5. Lähtötietoja erilaisten tunnuslukujen laskemiseksi.

Yleistarkastuksessa kunkin päärakenneosan ja sillan yleiskunnon luokat ovat:

0 = uuden veroinen

1 = hyvä

2 = välttävä

3 = huono

4 = erittäin huono.

Päärakenneosan ja koko sillan yleiskunnon arvioinnissa voidaan käyttää myös arvoja 1,5, 2,5 ja 3,5.

Yleistarkastuksessa tarkastajan tulee arvioida sillalle seuraavan 10 vuoden aikana tarvittavat toimenpiteet, joita ovat ylläpitokorjaus, peruskorjaus tai uusiminen. Tarkastaja voi halutessaan kirjoittaa ehdotuksen sillalle tarvittavien toimenpiteiden päälinjoista esimerkiksi seuraavasti:

- silta kaipaa peruskorjausta
- siltaa on levennettävä
- sillan päällysrakenne on uusittava
- näkemäolosuhteita on parannettava
- siltaa ei kannata korjata, vaan se on otettava uusimisohjelmiin.

Vauriokartoituksen perusteella korjaustoimenpiteille määritellään kiireellisyysluokka, joita on kolme: 1) heti, vaurio korjataan yksittäisenä toimenpiteenä nopealla aikataululla, 2) ylläpitokorjaus, vaurio korjataan yksittäisenä toimenpiteenä ennen peruskorjausta ja 3) peruskorjaus, vaurio korjataan sillalle tehtävän peruskorjauksen yhteydessä.

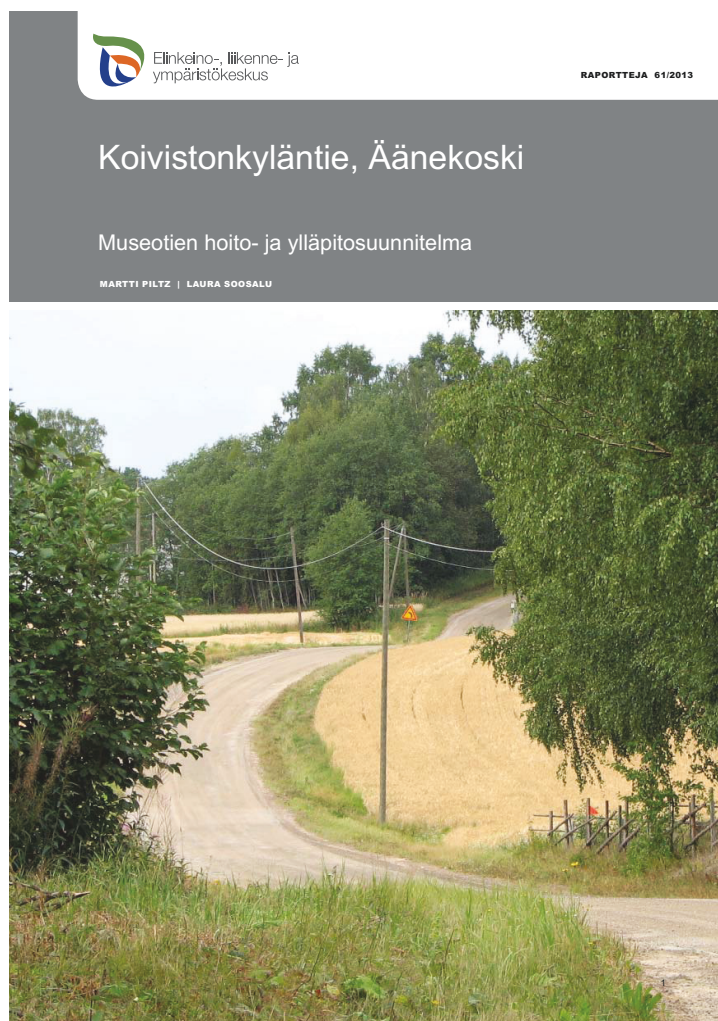
Yleistarkastuksen yhteydessä tarkistetaan siltarekisterin perustietoja, korjataan virheelliset tiedot ja kerätään puuttuvia tietoja. Luokitustiedoissa kohdassa sillan historiallinen merkittävyys (2) museosillaksi kirjataan vain virallisesti sellaisiksi nimetyt sillat (13).

Liikenneviraston siltojen korjausohjeissa (SILKO-ohjeet) kivirakenteita koskevassa osassa 1.501 todetaan museorakenteista (luku 1.3), että Liikenneviraston omistamia museosilloja kunnossapidetään normaalisti tienpidon osana, ellei siltoja ole suojeltu lakisääteisesti. Lailla suojeltujen siltojen korjaushankkeita ohjaa Museovirasto.

Museosilloille tehdään yksilöllinen hoito- ja ylläpitosuunnitelma sen museaalisen edustavuuden ja tunnistettavuuden näkökulmasta. Museologisten periaatteiden mukaisesti kunnossapidolla pyritään säilyttämään sillan museoimishetken tila. Korjaustoimissa on otettava huomioon, ettei museosiltoihin tehdä muutoksia, ellei liikenneturvallisuus tai kohteen säilyminen sitä erityisesti vaadi. (Liikennevirasto, SILKO-ohjeet.)

#### *Kunnossapidon suunnitelmien tapausesimerkit*

Äänekoskella sijaitsevan Koivistontien hoito- ja ylläpitosuunnitelma valmistui vuonna 2013 Pirkanmaan ELY-keskuksen toimeksiannosta ja julkaistiin ELY-keskuksen julkaisusarjassa (Piltz, M. ja Soosalu, L. 2013). Kuva 10.



Kuva 10. Koivistontien museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelmaraportin kansilehti.



Suunnitelmaraportissa on kuvattu tien lähtötietoina sijainti, nimeäminen ja laajasti tien historiallisia vaiheita. Historiaosassa käsitellään myös museotien museaalista arvoa ja tien asemaa ja merkitystä museokohteiden kokoelmassa. Nykytilan kuvaus sisältää tiedot maankäytön, maiseman ja kulttuuriperinnön, luonnonympäristön, tien teknisten lähtökohtien ja matkailun osalta. Varsinaisessa suunnitelmaosassa määritellään tavoitteet museotien, kulttuuriperinnön, maiseman ja luonnon, maankäytön ja liikenteen kannalta. Tien ja sen ympäristön hoidosta esitetään:

- yleistä – tien hoidon tavoitteena on säilyttää vuoden 1998 museointiajan kohdan tien luonne, linjaus, taseus ja suhde ympäristöön
- liikkumisen turvallisuuden parantamiseen liittyvät toimenpiteet
- museotien opastuksen kehittäminen
- maisemanhoito
- kohteen perustiedot
- kertaluonteiset toimenpiteet, kuten ojitus
- vuosittaiset toimenpiteet - viherhoito
- talvihoito
- pitkän aikavälin kunnostustoimenpiteet
- muille vastuutahoille esitettävät toimenpiteet.

Lisäksi raportissa on käsitelty pitkän aikavälin tieympäristön kunnostustoimenpiteet, kuten kaiteen uusiminen, opastusalueen katoksen uusiminen ja jatkotoimenpiteet. Raportin liitteenä on Koivistontien kunnostuksen (sorastus, ojitus) kuvaus ja arviointi.

Saarenputaan museosillan (kuva 11) hoito- ja ylläpitosuunnitelma laadittiin Liikenneviraston toimeksiannosta ja suunnitelma julkaistiin Liikenneviraston julkaisusarjassa vuonna 2017 (Hyvärinen, M. ja Airaksinen, M. 2017). Suunnitelmaraportissa kuvataan museosillan lähtötiedoissa sijainti, silta osana museokohteiden kokoelmaa ja sillan historialliset vaiheet. Nykytilasta kerrotaan maankäyttöä ja maanomistusta, luonnon- ja kulttuuriympäristöä ja maiseman tilaa, sillan teknisiä lähtökohtia (sillan rakenne, kunto ja siltaympäristön hoito) ja liikenneturvallisuutta koskevat seikat.



Kuva 11. Saarenputaan museosilta eli Saarenputaan Vaskurin raattisilta. Kuva: Kimmo Juopperi, 22.11.2016.

Varsinaisessa suunnitelmaosassa esitetään:

- hoidon ja ylläpidon tavoitteet museosillan, maankäytön, ympäristön ja liikenneturvallisuuden sekä saavutettavuuden kannalta
- yleistason kuvaus hoidon vastuista ja muusta ohjeistuksesta
- alueurakkaan kuuluvat siltoja koskevat työt ja niiden laatuvaatimukset
- alueurakkaan sisällytettävät toimenpiteet museosillan ja siltaympäristön viher- ja talvihoidolle; viherhoitokortti
- sillan ja siltaympäristön pitkän aikavälin kunnossapidon suuntaviivat
- muissa toimenpiteissä käsitellään museosillan viitoitus ja opastus, valaistus sekä liikenneturvallisuutta, saavutettavuutta ja esteettömyyttä koskevat toimenpiteet
- muille kuin ELY-keskukselle esitettävät toimenpiteet suosituksina, esimerkiksi viheralueiden hoidon suositukset kunnalle ja sillan lähialueen maanomistajille.

### 2.1.3 Rataverkko

#### 2.1.3.1 Arvokohteet ja niiden nimeäminen

Liikenneviraston perinnetoimintaselvityksessä vuonna 2013 todettiin, ettei rataverkolta ollut valittu maantieverkkoa vastaavasti museosilloja, vaikka museosilloiksi rakenteellisesti sopivia siltoja todettiin olevan myös rataverkolla. Museosiltojen nimeämistä rataverkolta pidettiin tärkeänä, koska vanhat rautatiesillat edustavat usein aikansa merkittävää sillanrakennustekniikkaa. Museosilloja nimettäessä tuli perinnetoimintaselvityksen mukaan ottaa museaalisten arvojen ohella huomioon sillan tulevaan käyttöön ja rataosan liikenteellisiin parantamistarpeisiin liittyvät seikat.

Vuoden 2015 elokuussa väylänpidon toimialan johtoryhmä Liikennevirastossa teki päätöksen 12 museosillasta, joista 11 on rataverkolla aktiivikäytössä. Kaikki valitut sillat ovat valmistuneet ennen vuotta 1955 (Vinter 2016). Yksi silloista on lakisääteisesti suojeltu Korian teräsristikkosilta, joka on nykyisin jalankulku- ja pyörätien siltaan ja kuuluu myös maantieverkon museosiltoihin. Kohde-esityksiä valmisteltiin Liikenneviraston sisäisenä työnä ja niitä käsiteltiin perinnetoiminnan ohjausryhmässä. Valituista kohteista vietiin tiedot taitorakennerekisteriin.

Suomessa on kolme museorautatietä, joista yksi, Porvoon museorautatie rataosalla Olli–Porvoo, on Liikenneviraston ylläpitämä. Muut kaksi, Jokioisten ja Uudenkaarlipyyn museorautatiet, ovat yksityisomisteisia. (Liikennevirasto 2017). *Liikenneviraston perinnetoimintaselvityksen* (2013) mukaan museorautateitä on Suomessa yhteensä 30,5 km, josta Liikenneviraston omistuksessa on Olli–Porvoo-rataosuudella 16,5 km. Olli–Porvoo-museorautatie on määritelty museorautatieksi myös Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin liikennöintimääräyksissä. Rataverkon museosiltojen ja museorautateiden sijainti on esitetty kuvassa 12.



Kuva 12. Rataverkon museosiltojen ja museorautateiden sijainti.

### 2.1.3.2 Tiedonhallinta ja ohjeistus

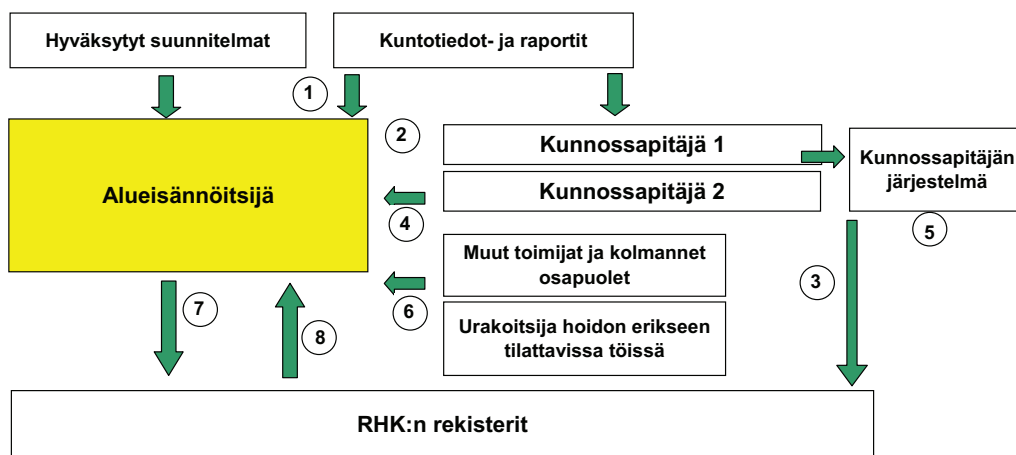
Rataverkon tiedonhallintajärjestelmiä ollaan uudistamassa paraikaa Liikenneviraston RAID-e-hankkeessa. Seuraavassa tiedonhallinta on kuvattu nykytilanteesta käytettävissä olevan aineiston mukaisesti. Tiedonhallinnan tulevia periaateratkaisuja arvo-kohteiden kannalta kuvataan yleispiirteisesti toimintamallin osassa 3.3.



Nykyisiin arvokohteisiin eli rataverkon museosiltoihin liittyvien tietojen kannalta keskeisin on taitorakennerekisteri, joka on korvannut siltarekisterin. Taitorakennerekisteriin on tarkoitus viedä maantie- ja rataverkon museosilloille laaditut ja laadittavat kohdekohtaiset hoito- ja ylläpitosuunnitelmat.

Liikennevirastossa rataverkkoa koskevat, Liikenneviraston säännöllisesti ylläpitämät perusaineistot jaetaan paikkatieto- ja rekisteriaineistoihin. Tällä hetkellä VR-Track sopimuksen velvoittamana ylläpitää ratakohteiden rekisteritietoa omissa järjestelmissään, joista se synkronoidaan Ratapurkkiin. Ratapurkki on ratatiedon hallintajärjestelmä, joka sisältää raportointi- ja ylläpitokäyttöliittymän sekä karttakäyttöliittymän. Lisäksi Ratapurkissa on ratalinja tallennettuna.

Vuonna 2007 hyväksytyn rekisterien päivitysohjeen mukaan rataverkon ylläpidettäviä rekistereitä ovat: ratatiedon tilastot ja kartat, aluetiedot, rataosien ominaisuusrekisteri, sivuraiderrekisteri, raidegeometriarekisteri, vaihderekisteri, kiskovikarekisteri, tasoristeysrekisteri, siltarekisteri, rumpurekisteri, tunnelirekisteri, kalliroleikkausrekisteri, routapaikkarekisteri, pehmeikkörekisteri, jarrupainojärjestelmän opastin- ja ratatiedot, erikoiskuljetusten estetiedot ja raiteistokaaviot. Rataverkon tietoaaineistoon kuuluvat myös arkistoidut piirustukset. Radan rakentamisprojekteissa tietojen kokoamisesta rekisteriä varten vastaa rakennuttajakonsultti tai Liikenneviraston projektivastaava. Päivittäisessä kunnossapidossa rekistereihin toimittavat tietoja sekä alueisännöitsijä että kunnossapitäjä. Rekisterin ylläpitäjä ottaa tiedot vastaan, varmistaa tietojen oikeellisuuden ja päivittää tiedot rekistereihin. (Kuva 13.)



Kuva 13. Radan päivittäisessä kunnossapidossa syntyvien tietojen toimitus Liikenneviraston (RHK:n) rekistereihin. Lähde: Ratahallintokeskus 2007. Rekisterien päivitysohje.

Radanpidon ympäristöohjeen (Liikennevirasto 2013 b) mukaan Ratapurkkiin kootaan tietoa useista lähdejärjestelmistä, kuten radanpidon tietokannasta. Radanpidon tietokantaan kerätään määrämuotoisesti sitä tietoa, jota ei vielä muissa järjestelmissä ole. Aineistot on jaettu ratakohteisiin (vaihteet, sillat, routavauriot, rummut ja opastimet) ja taustakarttoihin (kp-alueet, SYKEN luonnonsuojelualueet ja pohjavesialueet, kunta-rajat).

Radanpitoon liittyvät ympäristöpaikkatiedot on jaoteltu *Radanpidon ympäristöohjeen* mukaan neljään pääryhmään: perusaineistot, tausta-aineistot, suunnitelma-aineistot ja ympäristöteema-aineistot. Perusaineistot käsittävät Liikenneviraston säännöllisesti ylläpitämät ja yhtenäiset aineistot. Muiden toimittajien aineistot ovat tausta-aineistoja ja ratasuunnittelun tuottamat aineistot ovat suunnitelma-aineistoja. Ympäristöteema-aineistoja ovat radanpidossa tuotettavat uudet ympäristöpaikkatiedot. Ympäristöteema-aineistoissa on tietoja muun muassa pohjavesialueista, melusta sekä arvokkaista luonto- ja kulttuuriympäristökohteista. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet voivat olla pistemäisiä, viivamaisia tai aluemaisia kaavoissa ja muissa selvityksissä esitettyjä arvokohteita.

Ratateknisten ohjeiden (RATO) radan kunnossapitoa koskevassa osassa (RATO 15) ei ole mainintaa kulttuuriympäristökohteista ympäristöasioita koskevassa luvussa. RATO 20 -ohjeessa, *Ympäristö ja rautatiealueet*, kulttuuriympäristön ja muut arvokohteet ovat mukana rataympäristön suunnittelun periaatteissa huomioon otettavina kohteina. Rataympäristöt jaotellaan kolmeen erilaiseen maisemajaksoon, joista kulttuurihistoriallisesti arvokkaat asemaympäristöt ja kohteet voivat sisältää yleis- tai asemakaavoissa suojeltuja aluekokonaisuuksia tai yksittäisiä rakennussuojelukohteita sekä muita rakennustaiteellisesti arvokkaita kohteita. Näihin arvokohteisiin kohdistuvista toimenpiteistä tulee RATO 20 -ohjeen mukaan olla yhteydessä museoviranomaisiin.

*Radanpidon ympäristöohjeessa* (2013) ympäristösuunnittelua koskevassa osassa mainitaan kulttuuriympäristökohteet ja -alueet, muut arvoalueet ja muinaisjäännökset. Lisäksi silta-arkkitehtuuri on mukana ratasuunnittelussa huomioitavana seikkana. Rataan liittyvät kulttuuriperinnön arvokohteet, kuten suojellut rakennukset, kiipinäidat ja muut arvokohteet, edellytetään selvitettäväksi ennen kunnossapitotöitä.

### **2.1.3.3 Viestintä**

Liikenneviraston julkaisemalla *Aikamatkalla Suomessa* -tarinakarttasivustolla esitellään rataverkon museosillat, museorautatiet ja väylämuseoissa Suomen Rautatiemuseo. Rautatiemuseon internet-sivujen mukaan perusnäyttelyssä Kasarmi-rakennuksessa kerrotaan rautateiden rakentamisesta, rautatieliikenteen hoidosta, eri rautatieammateista sekä Hyvinkäältä rautatiekaupunkina.

Porvoon Museorautatie ry järjestää museojunaliikennettä lakkautetulla Porvoon radalla. Internet-sivuillaan yhdistys kertoo museojunaliikenteestä ja Porvoon asema-alueesta.

### **2.1.3.4 Arvokohteiden kunnossapito**

Rataverkon arvokohteet pidetään kunnossa osana normaalia radanpitoa. Kunnossapitoon kuuluvat tarkastukset, määräaikaishuollot, viankorjaukset ja lumityöt talvella. Radan eri osat pidetään käyttökelpoisina koko elinkaarensa ajan. Toimenpiteitä tehdään päällysrakenteelle (kiskoille, pölkyille, vaihteille ja tukikerrokselle), alusrakenteille, tasoristeyksille, silloille, liikenteenohjaus- ja turvalaitteille, sähkörata- ja vahvavirtalaitteille sekä maa-alueille. Korjaustoimenpiteiden tarve käy ilmi tarkastuksissa ja radan kunnon seurannassa. Näitä toimenpiteitä tehdään rataverkon alkuperäisen kunnon ylläpitämiseksi. Esimerkiksi ratapölkyille tehdään hajavaihtoja, kuluneita kaarikiskoja ja vaihteen osia vaihdetaan sekä järjestelmien osia (kuten turvalaitosten komponentteja) uusitaan. (Liikennevirasto: Rataverkon kunnossapito.)

Liikenneviraston aluepäälliköt vastaavat rataverkon kunnossapidosta ja hallinnasta alueillaan, joita on neljä: Etelä-, Itä-, Länsi- ja Pohjois-Suomi (kuva 14). Jokaiselle alueelle on nimetty ratisännöitsijät (konsultteja), joiden tehtäviin kuuluvat kunnossapito- ja rakentamistöiden valvonta, rataverkon hallintaan liittyvät lupa-asiat, maankäyttöasiat sekä töiden kilpailutusten valmistelu. Rataverkko on jaettu 12 kunnossapitoalueeseen, joilla urakoitsijat toimivat kilpailutettujen peruskunnossapitosopimusten mukaisesti (kuva 14). (Liikennevirasto: Rataverkon kunnossapito.)



Kuva 14. Rataverkon kunnossapito- ja isännöintialueet. Lähde: Liikenneviraston internet-sivut, rataverkko, kunnossapito.

Rautatiesiltojen kunnossapito toteutetaan Liikenneviraston taitorakenteille asettamien periaatteiden mukaisesti. Siltojen käytönaikaiset tarkastukset on esitetty *Taitorakenteiden tarkastusohjeessa* ja *Rautatiesiltojen vuositarkastusohjeessa*. Rautatiesiltojen hoitoon kuuluvat: puhtaanapito, kävelytarkastukset, kiskonliikuntalaitteiden tarkastukset talvella, vuositarkastukset, jatkuva tai tehostettu tarkkailu sekä pienet korjaukset ja huoltotoimenpiteet. Ylläpitoon kuuluvat yleistarkastukset, erikoistarkastukset, yksittäisten vaurioiden korjaus ja sillan peruskorjaus.

*Rautatiesiltojen korjaussuunnitteluohjeessa* (Liikennevirasto 2016) annetaan korjaussuunnitteluohjeet sillan rakenneosittain ja ohjeistetaan korjaussuunnitelmien ja urakoitsijan laatimien toteutumapiirustusten dokumentointi. Liikenneviraston jatkuvasti päivitettävät siltojen korjausohjeet (SILKO) täydentävät korjaussuunnitteluohjetta. SILKOssa on esitetty sillankorjausten yleiset ja työkohtaiset laatuvaatimukset. Yleisten laatuvaatimusten osassa 1.112 Ympäristönsuojelu todetaan luvussa 3.1 tarvittavien lupien yhteydessä museosillat. Museosiltojen kyseessä ollessa on ohjeen mukaan otettava yhteys jo suunnitteluvaiheessa alueen ELY-keskuksen tai Liikenneviraston perinneyhdyshenkilöön.

Rataverkon siltojen kunnossapitoa ohjaava prosessi vastaa pääpiirteissään maantieverkon siltojen prosessia. Siltojen tarkastusohjelmaan kuuluvat yleis- ja erikoistarkastukset, joiden tulokset viedään taitorakennerekisteriin. Radan kunnossapitäjä tekee myös siltojen seuranta maastossa. Korjaustarpeessa olevien siltojen korjausohjelma laaditaan taitorakennerekisterissä tuotetun luettelon pohjalta. Siltojen ylläpito-ohjelma käydään vuosittain läpi, korjattavat kohteet priorisoidaan ja tehdään päätös suunnittelun käynnistämisestä. Isot korjauskohteet, joita ei enää voi pitää ylläpitotöinä, erotetaan omaksi joukokseen, joiden korjaukset toteutetaan radan parantamishankkeina. Korjausohjelma suuntaa siltojen erikoistarkastusten ja korjaussuunnittelun ohjelmointia ja ohjelmoinnissa otetaan huomioon rataosille suunnitellut perusrakennusprojektit.

Tieto sillan mahdollisesta kulttuurihistoriallisesta arvosta kulkee mukana prosessissa siinä muodossa kuin se on taitorakennerekisteriin kirjattu. Sillan korjaus dokumentoituu, kun urakoitsija toimittaa rekisterinpitäjälle toteutumätiedot.

#### *Rautatiesiltojen kunnossapidon tapausesimerkit*

Taipaleen vanhan kanavan silta (SK-2875) Varkaudessa on teräksinen levypalkkisilta, joka ylittää jo käytöstä poistetun Taipaleen kanavan vanhan linjauksen Varkauden itäpuolella (kuva 15).



Kuva 15. Taipaleen vanhan kanavan ratasilta. Kuva: Liikennevirasto, taitoraken-  
nerekisteri 2013, SK-2875\_2013\_Y3\_197553.

Sillalle tehtiin vuonna 2009 yleistarkastus, jossa sillan vauriopistesummaksi saatiin 2. Seuraavassa yleistarkastuksessa vuonna 2013 vauriopistesumma oli 64. Ehdotettu- ja korjaustoimenpiteitä olivat: pääkannattajien uudelleenmaalaus, huoltoulokkeiden asennus, laakereiden huoltokäsittely, kulmatukimuurien asentaminen, pelkkojen uusiminen ja töhryjen puhdistus.

Silta tuli ylläpitokorjausten YPI-listalle ylläpito-ohjelmointikokouksessa lokakuussa 2015. Siltaa koskevia suunnittelun ohjauksen kirjauksia suunnittelukokouksista ja suunnittelupäiväkirjasta ovat:

- 25.11.2015: Kyseessä on museosilta. Maastokäynti dokumentoidaan erityisen huolellisesti. Sen perusteella suunnittelija tekee esityksen toteutusratkaisusta. Oletustoimenpiteet: pelkanvaihto ja uusintamaalaus. Suunnittelija varmistaa museostatuksen vaikutuksen maalausjärjestelmävalintaan. Vanhat kaiteet kunnostetaan. Ulkopuolinen tarkastus ei ole tarpeen. Valmistuu 26.8.2016.
- 17.3.2016: 7.3.2016 Käyty valokuvaamassa Taipaleen vanhan kanavan ratasilta ja otettu maalinäyte lisätutkimuksia varten.
- 18.4.2016: Silta käyty mittaamassa
- 26.4.2016: Taipaleen vanhan kanavan korjaussuunnittelun toimenpiteistä saatu kommentit Jani Meriläiseltä ja Minna Torkkelilta sähköpostitse. Suunnittelua voidaan aloittaa.
- 6.6.2017: Taipaleen vanhan kanavan sillan infotauluista soitettu Päivi Vattulaiselle Liikennevirastoon. Museopolun taulujen piirustukset löytyvät Liikennevirastolta ja ne on pyydetty sähköpostitse toimittamaan suunnittelijalle.
- 17.8.2016: Suunnitelma toimitettu tilaajalle katselmointiin.

- 26.10.2016 Taipaleen vanhan kanavan sillan rakennettavuustarkastuskommentit on saatu. Tilaajan rakennuttajakonsultille on vastattu 27.10.2016, että kommentit käydään läpi ja päivitetään suunnitelmaan.
- 24.2.2017: Kommenttien pohjalta korjattu suunnitelma toimitettu tilaajalle tarkastukseen 6.2.2017, hyväksyntä saatu.

Silta korjattiin kesällä 2017. Korjaustoimenpiteitä olivat:

- Sillan teräsosien uusintamaalaus ja laakereiden huoltokäsittely (mm. vaihdetaan lyijyaluslevyt), pelkkojen kiinnitykset uusitaan. Kiviset pengertuet oikaistaan ratapenkereellä ja niitä jatketaan. Huoltolankutus uusitaan kauttaaltaan. Kaiteet uusintamaalataan. Maatuen kivirakenteiden saumat puhdistetaan ja uusitaan vaurioituneilta osin. Laakeritasot puhdistetaan kasvillisuudesta ja maa-aineksista. Keilat raivataan vesakoista ja maa-aineksista. Siltarakenteet puhdistetaan graffiteista. Silta lasta kertova infotaulu rakennetaan.

Tiedot tehdyistä toimenpiteistä on tallennettu taitorakennerekisteriin 12.10.2017:

- Kulmatukimuurin asentaminen, kpl
- Uusintamaalaus, m<sup>2</sup>
- Laakerin huoltokäsittely, kpl
- Kivirakenteen saumaus, m
- Pelkan vaihto, r-m.

Kialan ratasilta (U-4341) Porvoossa on teräksinen pieni levypalkkisilta, joka sijaitsee Olli-Porvoo-museorautatieosuudella (kuva 16).



Kuva 16. Kialan ratasilta sijaitsee Olli-Porvoo-museorautatiellä. Kuva: Liikennevirasto, taitorakennerekisteri 2017, U-4341\_YT\_2017\_Y4\_485369.



Sillalle tehtiin vuonna 2012 yleistarkastus, jossa vauriopistesummaksi määriteltiin 155. Sillan korjaustoimenpiteiden määrittelymiseksi ehdotettiin erikoistarkastusta, ja sillan uusimista pidettiin välttämättömänä. Erikoistarkastus tehtiin vuonna 2015, mutta sen raporttia ei löydy taitorakennerekisteristä. Yleistarkastuksessa vuonna 2017 sillalle esitettiin peruskorjausta seuraavan 10 vuoden aikana. Sillan kunnosta todettiin, että sillan molemmat päädyt olivat painuneet, ja palkit tukeutuvat nyt suoraan kiviä vasten. Laakeritasoilla on epäpuhtauksia. Silta on vaarassa pudota. Vauriopistesummasta ei ole tietoa tallennettuna. Kohde tuli ylläpitokorjausten YPI-listalle ylläpito-ohjelmointikokouksessa 1.6.2017 Jani Meriläisen listalta, mutta ei päässyt suunniteltavien listalle vielä. Korjaustoimenpide on ohjelmoitu vuodelle 2020, joten suunnittelu käynnistettäneen vuoden 2018 kesällä.

#### 2.1.4 Vesiväylät

##### 2.1.4.1 Arvokohteet

Liikenneviraston vesiväyliä koskevilla internet-sivuilla esitellään kanavamuseoita ja kolme museokanavaa, joista Suonenjoen Kuivataipaleen kanavan kunnossapidosta Liikennevirasto vastaa. Kuivataipaleen ohella Iisalmessa sijaitseva Saarikosken kanava on edelleen liikennekäytössä.

Taipaleen kanavamuseon yhteydessä oleva, vanhimman kanavan uoma rakenteineen (kuva 17) kuuluu Taipaleen kanavamuseoon. Varistaipaleen kanavamuseon yhteydessä Heinävedellä on nelikammioinen sulkukanava ja Virtain Herraskosken kanavamuseon yhteydessä kaunis sulkukanava. Pielisjoella sijaitsevan Jakokosken kanavamuseon yhteydessä oleva vanha kanava sulkuineen ei ole enää käytössä. Saimaan kanavan museon yhteydessä Lappeenrannassa on vanha kanavauoma sekä vanha Mälkiän sulku ja entisöity Pien-Mustolan sulku. (Liikennevirasto, verkkosivut.) Museokanavien valinnasta ja nimeämisestä ei ole tämän selvitystyön yhteydessä ollut tietoja käytettävissä.



Kuva 17. Taipaleen vanha kanava ja sen ylittävä rautatiesilta Varkaudessa. Kuva: Liikennevirasto, taitorakennerekisteri 2013, SK-2875\_Y4\_197554.

Liikenneviraston perinnetoiminnan ohjausryhmän perinnekohdetaulukossa on vuoden 2014 lokakuun tilanteessa kirjattu (Päivi Vattulainen) Liikenneviraston omistamia, kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kanavia edellisten lisäksi 45. Pääosa listan kanava-kohteista sisältyy Museoviraston laatimaan valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon (RKY).

Liikennevirasto on käynnistänyt sisävesiväyliin liittyvien arvokohteiden inventoinnit Kymijoen vesistöalueelta vuonna 2015. Inventointia on jatkettu Vuoksen, Kokemäenjoen ja Oulujoen vesistöalueilla vuosina 2016 ja 2017. Inventointien tuloksena on saatu perustietoja vesiväylien kohteista. Inventoinnin yhteydessä ei ole tehty varsinaista kohteiden arvottamista, vaan se tehdään siinä vaiheessa, kun koko aineisto on inventoitu ja valokuvattu.

Liikenneviraston tarinakartassa *Aikamatkalla Suomessa* esitellään 37 kanavaa. Esitellyt kanavat edustavat hyvin eri aikakausien kanavarakentamista aina 1700-luvun lopulta uusimpiin, 1990-luvulla ja 2000-luvun alkuvuosina rakennettuihin kanaviin. Tarinakartan kanavista 15 on rakennettu 1860- ja 1870-luvuilla ja monia näistä vanhoista kanavista on uudistettu 1950–1970-luvuilla. Vanhimmat kanavarakenteet ovat uudistuksissa usein muuttuneet tai hävinneet, mutta kanavamiljööt muodostavat silti arvokkaita, historiallisesti kerrostuneita kokonaisuuksia. Esimerkiksi Kutveleen 1790-luvulla valmistuneesta kanavasta ei 1949–1950 ja 1977 toteutettujen uudistusten jälkeen ole enää jäljellä alkuperäistä kanavaa. Leppävirran Konnuksen kanavapaikalla on edelleen olemassa neljästä eri aikana rakennetusta kanavasta kolme.

Muista sisävesiväylien historialliseen käyttöön liittyvistä rakenteista kriteeristöselvityksessä (Hyvärinen, M. 2017) mainitaan Kainuun möljät ja vetoraiteet, joiden ylläpidon vastuu siirtyi Merenkululaitokselta Liikennevirastolle vuonna 2010. Kainuussa möljiällä tarkoitetaan koskien vieressä veneen ylävirtaan vetoa varten rakennettua, kivillä täytettyä hirsiarkkua. Vetoraiteita käytetään veneen siirtämisessä yleensä kannaksen yli järveltä toiselle. Sekä möljät että vetoraiteet liittyvät tervankuljetuksen ja yleisemmin alueen asukkaiden matkantekoon järvisellä alueella. Museovirasto tai Kainuun museo eivät ole tehneet tarkempaa historiallista inventointia Kainuun möljistä tai vetoraiteista. Kuhmon kolme vetorataa on rakennettu vanhoille vetotäipaleille arviolta 1800-luvun lopulla ja niillä on vielä nykyisinkin jonkinlaista liikenteellistä merkitystä. Kuhmon viidestä möljästä kolmen kunto on todettu vuonna 2016 hyvin huonoksi ja kahden kunto hyväksi.

Liikenneviraston perinnetoimintaselvityksen (2013) mukaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaiksi määriteltyjen majakoiden ja merimerkkien tausta on Merenkululaitoksen perinnetoiminnassa. Museovirasto ja Merenkululaitos arvioivat vuosina 1996–2000 Merenkululaitoksen rakennusperinnön. Museoviraston vuonna 2009 julkaisemassa *Meriväylien rakennusperintö* -julkaisussa (Nyman, H. 2009) on selvitysaineistoon perustuva yhteenveto ja kohde-esittelyt arvokohteista. Liikennevirasto on vuosina 2010–2011 tehdyn arvioinnin pohjalta luovuttanut pois osan kohteista. Osa meriväylien arvokohteista on edelleen Liikenneviraston omistajahallinnassa, mutta osa on luovutettu pois ja luovutuksia valmistellaan edelleen.

Perinnetoimintaselvityksessä vuodelta 2013 majakoiden ja merimerkkien määräksi todetaan 52 kpl, joista Liikenneviraston omistuksessa oli 47 kpl. Liikenneviraston tarinakartassa *Aikamatkalla Suomessa* esitellään 27 majakkaa. Esitellyistä majakoista vanhin on Lyökin pooki vuodelta 1757. Ennen 1850-lukua majakoista on valmistunut viisi, ja ennen vuotta 1900 vielä kymmenen. Vuonna 1960 ja sen jälkeen majakoista



on valmistunut kolme, joista uusin on Längdenin täysautomaattinen majakka Hangossa.

Liikenneviraston/Jarmo Koistisen kokoamassa merialueiden kohdelistassa on 145 kohdetta, joista Pohjanlahdella 55, Saaristomerellä 39 ja loput Suomenlahdella (kuva 18). Kohteissa on erilaisia majakoita, luotsiasemia, loistoja ja kummeleita. Kohteista 142 on arvioitu merenkulun kulttuurihistorian kannalta arvokkaiksi kohteiksi, kaksi kohteista on suojeltu rakennussuojelulain nojalla ja yksi on VaKuKi-kohde eli kohde on mainittu valtion kulttuurihistoriallisesti arvokkaan kiinteistövarallisuuden omistuksen ja hallinnoinnin järjestämistä selvittäneen työryhmän mietinnön liitteessä 1. Merialueiden kohteiden tarkempi sijainti ja nimet on esitetty raportin liitteessä 1.

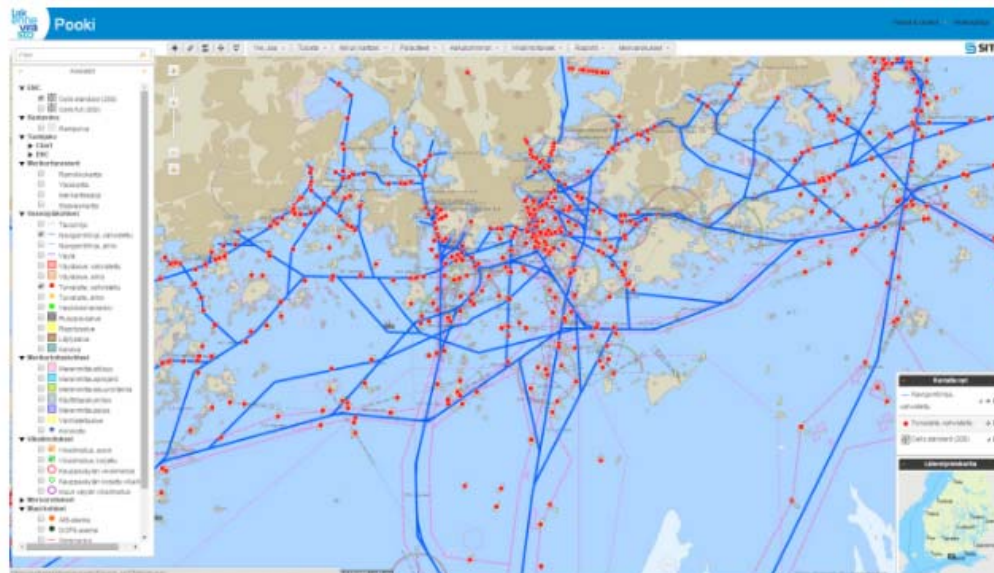


Kuva 18. Merialueiden kulttuurihistoriallisten kohteiden sijainti. Lähde: Jarmo Koistinen, Liikennevirasto.

#### 2.1.4.2 Tiedonhallinta ja ohjeistus

Vesiväylien arvokohteiden tiedonhallinnan kannalta keskeinen rekisteri on VATU (Vesiväylä- ja merenkulun turvalaiterekisteri), joka pitää sisällään viralliset vesiväylätiedot, kuten väylälinjat, väyläalueet, turvalaitteet, vesiliikennemerkkit, rajoitusalueet, ruoppausalueet, läjitysalueet ja kanavatiedot. VATU on primaaritietokanta, jonka tietoja hyödynnetään muissa järjestelmissä, kuten merikartoituksessa, REIMARIssa ja taitorakennerekisterissä.

Meriväyläpuolella POOKI (kuva 19) on extranet-liittymällinen katselusovellus, joka kokoaa yhteen ja käyttää rekisteritietoja (VATU, varmistettujen alueiden rekisteri VARE ja merikarttatiedon hallintajärjestelmä KATISKA). REIMARI-järjestelmä on vesialueiden turvalaitteiden ja vesiliikennemerkkien kunnossapitoon tarkoitettu sovellus. Sen kautta ylläpidetään tietoja turvalaitteiden ja vesiliikennemerkkien vioista, hoidosta ja ylläpidosta. REIMARI on urakoitsijan ja tilaajan välinen järjestelmä, johon urakoitsija kirjaa kunnossapitotoimenpiteet ja josta tiedot välittyvät taitorakennerekisteriin.



Kuva 19. POOKI-järjestelmän näkymä. Lähde: SITOWISE Oy, internet-sivut.

Liikennevirasto on uusimassa vesiväylätietojen hallinta- ja ylläpitosovellusta. Uusi sovellus on nimeltään HAAVI. HAAVIN avulla hallitaan VATUn ja VAREN tietoja. HAAVI-järjestelmän on tarkoitus toimia karttapohjaisena käyttöliittymänä olemassa olevaan, Oracle-pohjaiseen Liikenneviraston tietokantaan. Edelleen HAAVI tullaan integroimaan Liikenneviraston olemassa olevaan sovellusalueeseen siten, että järjestelmä hyödyntää ja tuottaa muiden Liikenneviraston järjestelmien sisältämää tietoa.

Kanavat ovat yksittäiskohteita, jotka ovat sekä Liikenneviraston että urakoitsijoiden hyvin tuntemia, eikä niistä ole varsinaista omaa tietojärjestelmää. Kunnossapidon toimenpiteiden hallintajärjestelmänä sisävesipuolella on LOKKI, jossa on tietoja kahdesta museokanavasta, Saarikoskesta ja Kuivataipaleesta. Kanavarakenteita koskevat tiedot sisällytetään taitorakennerekisteriin, jossa siten ovat myös sulkuja koskevat tiedot. *Kanavarakenteiden tarkastuskäsikirjan* (Liikennevirasto 2013 a) mukaan yleis-tarkastuksessa tarkistetaan kanavan rekisteritiedot, joissa ilmoitetaan kanavan historiallinen merkittävyys. Museokanavia ovat vain virallisesti nimetyt museokanavat.

Sulkukanavista museokanavat luokitellaan käyttötarkoituksensa mukaan sulkupaikkaluokkaan III (museokanavat).

Kiinteiden merimerkkien ylläpitoa koskevassa Liikenneviraston ohjeessa (Liikenneviraston ohjeita 42/2013) todetaan muun muassa tarkastukset ja kunnon seuranta sekä kunto- ja vauriotietojen hallinnan periaatteet. Tarkastuksista on edelleen yksityiskohtaisemmat ohjeet merimerkkityypeittäin. Peruskorjausta koskevissa korjausohjeissa majakoiden osalta on huomioitu rakennushistoriallisesti arvokkaat rakenneosat. Esimerkiksi valokojujen, ovien ja ikkunoiden ratkaisuihin pyritään alkuperäisen rakenteen säilyttämiseen.

Vesiväyliä koskevissa, muissa tätä selvitystä varten läpikäytyissä Liikenneviraston ohjeissa ei ole viittauksia kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin väyläverkon kohteisiin. Näitä ohjeita ovat:

- *Liikenneviraston vesiväyläluokitus*. Liikenneviraston ohje 19.3.2013 dnro 1280/090/2013
- *Vesiväyliin liittyviä käsitteitä*. Liikenneviraston ohje 31.10.2011 dnro 4956/1021/2011
- *Vesiväylien turvalaitemääritelmät*. Liikenneviraston ohje 18.6.2014 dnro 3256/090/2014
- *Yleisten kulkuväylien ylläpito*. Ohje väylänpitäjälle. Liikenneviraston ohjeita 10/2017
- *Väyläpäästösten valmistelu ja käsittely*. Liikenneviraston ohjeita 28/2013.

#### 2.1.4.3 Viestintä

Liikenneviraston vesiväyliä koskevilla verkkosivuilla on esitelty Liikenneviraston ylläpitämät kanavamuseot sekä erikseen kolme museokanavaa (kuva 20).



#### Kanavamuseot

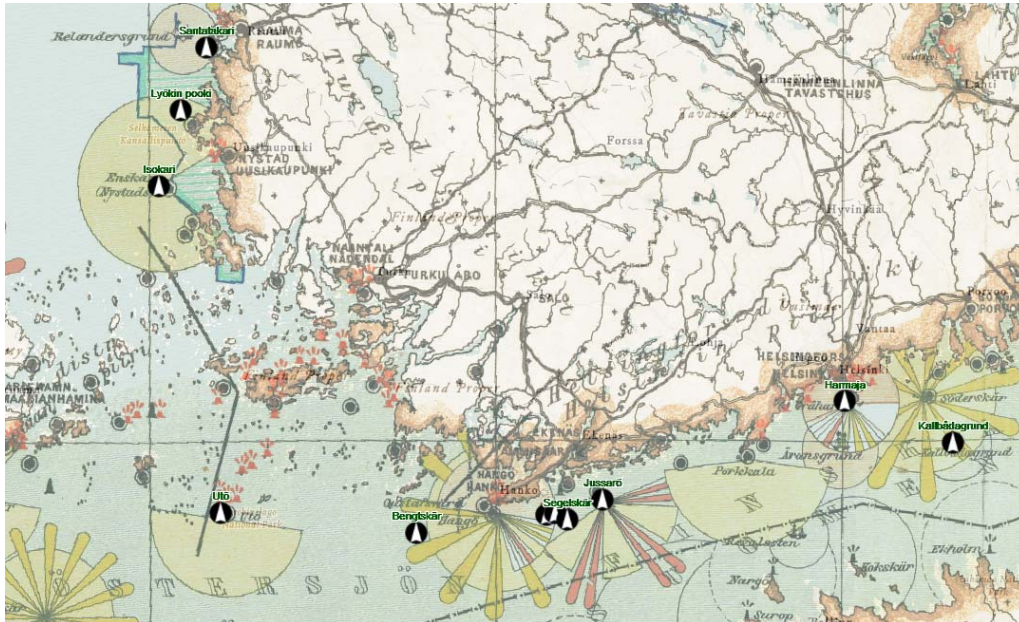
Liikenneviraston ylläpitää viittä alueellista kanavamuseota, jotka sijaitsevat historiallisesti ja matkailullisesti arvokkaissa kanavakiinteistöissä. Jokainen kanavamuseo esittelee alueensa kanavien ja vesiliikenteen historiaa, jopa 1500-luvulta aina nykypäiviin asti.



Kuva 20. Liikenneviraston vesiväylät-sivusto, kanavamuseoiden ja museo-kanavien esittelysivu.



*Aikamatkalla Suomessa* -tarinakarttasivustolla esitellään 37 kanavaa, joista osa on vanhoja, kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kanavia. Tarinakartan väylämuseoita esittelevässä kokonaisuudessa ovat mukana Herraskosken, Jakokosken, Saimaan kanavan, Taipaleen ja Varistaipaleen kanavamuseot ja niihin liittyvät kanavat. Tarinakarttasivustolla esitellään myös 27 majakkaa ja todetaan, että nykyisin majakat ovat suosittuja nähtävyyksiä ja matkailukohteita (kuva 21).

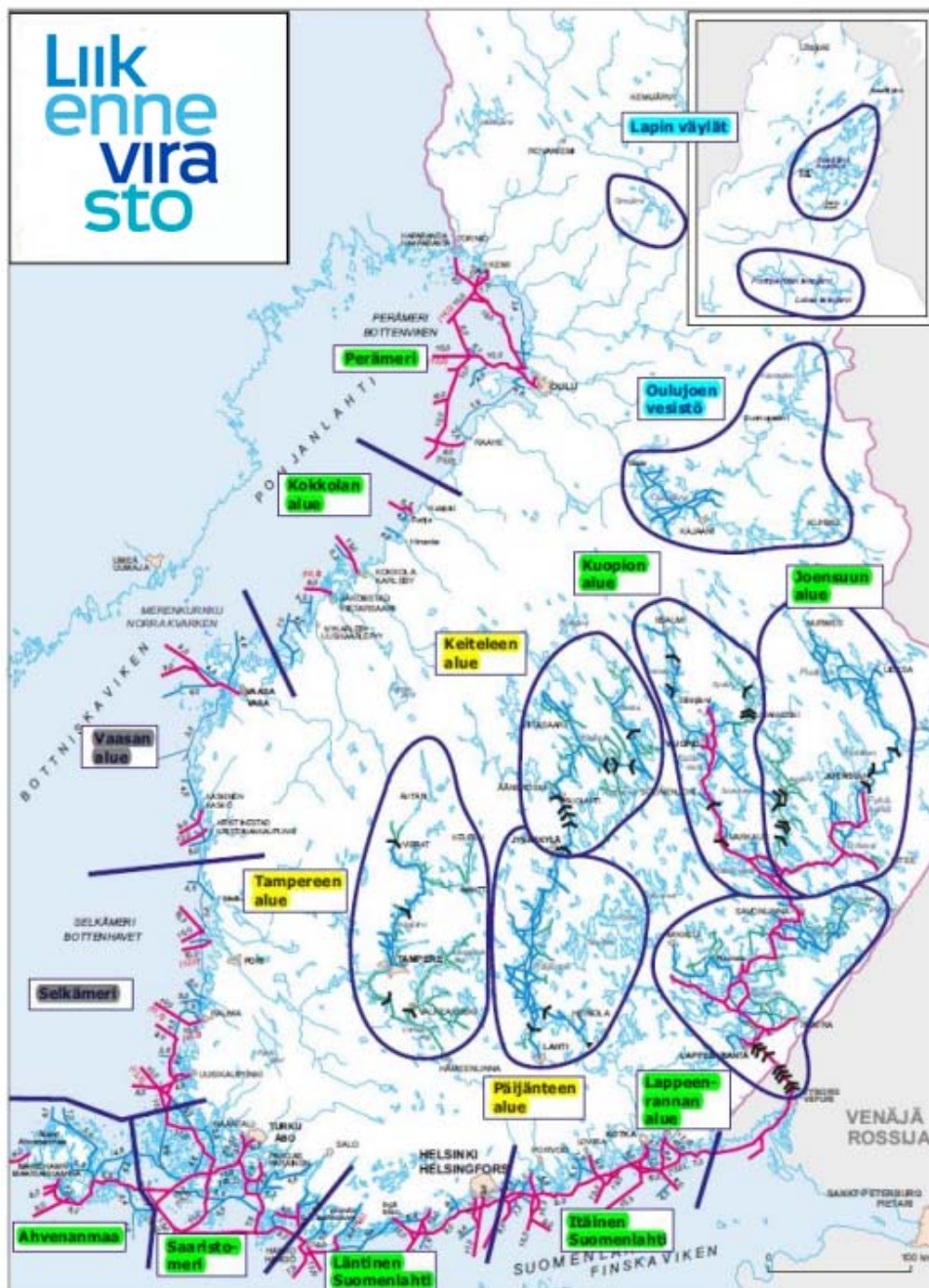


Kuva 21. Ote Liikenneviraston *Aikamatkalla Suomessa* -tarinakartan majakko-kohteita esittelevästä kartasta.

Etelä-Karjalan liiton verkkosivuilla esitellään Saimaan kanavan kulttuuripolku Lappeenrannasta. Kanavaa seurailevan polun pituus on noin 1,5 km. Polku lähtee kanavamuseolta ja polun toinen pää on Mustolan sulun länsirannalla kioskin luona. Polun varren opastaulut kertovat kuvin ja tekstein kanavarakennusten, maiseman, kasvillisuuden ja vesirakenteiden vaiheista. Reitin molemmissa päissä on yleisinfotaulut opaskarttoineen.

#### 2.1.4.4 Kunnossapito

Liikenneviraston verkkosivuilla olevien vesiväylien kunnossapito -sivujen mukaan vesiväylien kunnossapito sisältää merenkulun turvalaitteiden huoltoa sekä näiden korjaus-, kunnostus- ja rakentamistoimenpiteitä. Liikenneviraston vastuulla olevien vesiväylien kunnossapito kilpailutetaan sopimusalueittain, joita on rannikolla ja sisävesillä yhteensä 16. Urakka-aluejako koskee vain väylien hoitoa (kuva 22).



Kuva 22. Vesiväylien hoidon aluejako. Lähde: Liikennevirasto, internet-sivut, vesiväylien kunnossapidon kilpailutus.

Väylien kiinteiden turvalaitteiden korjausta ja uusimista tehdään usein puitesopimuksilla. Suuremmat korjaushankkeet kilpailutetaan erikseen. Korjaustarpeista tehdään vuosittain listat, joiden mukaan hankkeille pyritään varaamaan rahoitus.

Kanavarakenteiden tarkastuskäsikirjan (Liikenneviraston ohjeita 8/2013) mukaan ylläpidon ja korjausten ohjelmoinnissa käytetään rakenteiden vaurioitumisen määrää ja astetta kuvaavaa vauriopistesummaa. Ylläpito- ja korjaustoimenpiteiden ohjelmointi perustuu tarkastustoimintaan. Yleistarkastuksen yhteydessä tarkistetaan myös rekisteritiedot.

Museokanavat ovat mukana kanavien hoitourakoissa yhdeksällä hoitoalueella. Ura-koitsijat käyvät vuosittain myös museokanavilla ja tarvittavat korjaukset tehdään hoitourakassa. Kohteita on verrattain vähän ja sekä väylänpitäjä että urakoitsijat tuntevat ne hyvin. Liikenteellä olevat kanavat pidetään liikenteen edellyttämässä kunnossa ja erityisarvot pyritään ottamaan kunnossapidossa huomioon. Arvokohteille sopivat, oikeat toimenpiteet ratkaistaan hankekohtaisesti, ja tarpeen mukaan toimenpiteistä pyydetään Museoviraston lausunto. Museokanaville ei ole olemassa erikseen laadittuja kunnossapitosuunnitelmia.

Meriväylillä arvokohteita koskevia asioita hoitavaa henkilöstöä sekä tilaajan että urakoitsijoiden puolella on vähän, ja kohteet tunnetaan hyvin. Vanhat kiinteät merimerkit otetaan kunnossapidossa huomioon, korjaussuunnittelussa käytetään asiantuntevaa konsulttia ja tarvittaessa toimenpiteistä pyydetään Museoviraston lausunto. Arvokohteille määritellyt toimenpiteet sisällytetään kilpailutusasiakirjojen kautta toteutukseen. Vuosittain on korjattu majakoita ja muita merimerkkejä laaditun korjauslistan mukaan. Vuonna 2014 Liikennevirasto aloitti kolmivuotisen projektin, jossa kunnostetaan yhteensä kymmenen perinteistä majakkaa vierailukuntoon Pohjanlahdella, Selkämerellä, Saaristomerellä ja Suomenlahdella (Liikenneviraston tiedote 28.5.2014).

Kaikkia arvokohteita ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista korjata, jolloin niistä keskustellaan Museoviraston kanssa. Joidenkin vanhojen merimerkkien annetaan raunioitua. Korjaamista tai korjaamatta jättämistä koskevissa ratkaisuissa otetaan väylänpidon ja liikenteen tarpeiden ohella huomioon turvallisuusnäkökohdat.

## 2.2 Nykytilan arviointi

Nykytilan arviointia koskevaan osaan on koottu työn aikana haastateltujen asiantuntijoiden ja konsultin projektiryhmän asiantuntijoiden näkemykset nykyisten toimintamallien toimivuudesta. Arviointiin on sisällytetty myös aiemmin laaditun arvokohteiden kriteeristöselvityksen yhteydessä esiin nousseita periaatteita ja kehittämislinjauksia.

### 2.2.1 Kaikkien väylämuotojen toimintamalleja koskevat arviot

#### 2.2.1.1 Arvokohteita koskevan toiminnan organisointi

Liikennevirastolla ei ole erityisesti kulttuurihistoriallisesti arvokkaita väyläverkon kohteita koskevaa lakisääteistä tehtävää tai toimivaltaa. Arvokohteita koskevia periaatteita on hajallaan eri strategioissa ja toimintalinjoissa. Niistä merkittävimpiä ovat valtion kiinteistöstrategia, kulttuuriympäristöstrategia ja virastokohtaiset kiinteistöjä, ympäristöasioita ja yhteiskuntavastuuta koskevat linjaukset. Tässä tilanteessa viraston johdon sitoutuminen kulttuuriympäristöarvojen vaalimiseen ja arvokohteita koskeviin tavoitteisiin on tärkeää.

Liikenneviraston perinnetoiminnan ohjausryhmän tehtävät ja rooli ovat vakiintuneet, mutta ongelmaksi koetaan tehtäviin käytettävissä olevien henkilöresurssien ja ajan niukkuus.

Arvokohteiden valintaa koskevaa ratkaisuvalltaa ja päätöksentekomenettelyjä ei ole nykyisellään selkeästi määritelty Liikennevirastossa. Maantieverkon arvokohteissa toimivalta on valtakunnallisesti Pirkanmaan ELY-keskuksella, mikä hajaannuttaa tehtävien hoitoa ja lisää koordinoinnin tarvetta.

Valmisteilla olevat Liikennevirasto- ja maakuntauudistus herättävät kysymyksiä arvokohteita ja laajemminkin väylänpidon perinnetoimintaa koskevien tehtävien ja toiminnan jatkamisen edellytyksistä tulevaisuudessa.

### **2.2.1.2 Tiedonhallinta**

Arvokohteita koskevaa tietoa on useissa eri väylänpidon tietojärjestelmissä ja myös niiden ulkopuolella. Kaikkien eri väylämuotojen arvokohteita koskevan tiedon tulisi olla tallennettuna väylänpidon tietojärjestelmiin. Arvokohdetieto ja sen merkitys esimerkiksi kunnossapidolle ei täysin avaudu nykytoimintamalleissa. Tiedonhallinnalla tulisi varmistaa arvokohteelle soveltuva kunnossapito ja huomioon ottaminen väylähankkeiden yhteydessä. Kaikki tiettyä kohdetta koskevan tiedon yhdistämismahdollisuus olisi tärkeää turvata esimerkiksi arvokohteen ID-tunnuksen avulla. Tietojärjestelmissä tulisi olla ominaisuus/tietokentät arvokohdepäätökselle ja viite päätökseen. Erillistä arvokohteiden rekisteriä ei pidetä tarkoituksenmukaisena.

Taitorakennerekisteriä pidetään keskeisenä kaikelle kohdemaaiselle tiedolle. Taitorakennerekisterin siltoja koskevat osat voivat toimia esimerkkinä muille kohdetyypeille. Taitorakennerekisterissä ei ole nykyisin kattavasti tietoa Museoviraston RKY-kohteista, kaavojen suojelumerkinnöistä tai erityislainsäädännön nojalla suojelluista väyläverkon kohteista.

Arvokohteiden kunnossapidon toimenpiteiden toteutumatietoja tallennetaan vaihtelevasti. Kunnossapidossa kertyvän tiedon tulisi olla pohjana kohteiden tutkittavuudelle ja historiallisen kerrostuneisuuden ymmärtämiselle. Arvokohteiden tiedonhallinnalla on tärkeää varmistaa kohteita koskevien toimenpiteiden kattava dokumentointi. Toimenpiteiden toteutumaseurannassa varsinaisella väyläverkostolla HARJA-järjestelmä tulee todennäköisesti olemaan keskeinen.

Väyläverkolla on myös arvokohteita, joiden tiedot voisivat olla valmisteilla olevassa Liikenneviraston kiinteistö- ja sopimusrekisterissä. Näitä kohteita ovat esimerkiksi majakat, jotka sijaitsevat muiden kuin valtion väylänpitäjän omistamilla kiinteistöillä.

Väyläverkkoon liittyvien ympäristöasioita koskevien tietojen ja tietojärjestelmien kytkeytyneisyydessä arvokohteita koskeviin tietoihin on puutteita, koska perinteinen väylänpidon ympäristöasioiden hallinta ei aina tunnista itse väyläverkolla olevia kulttuuriympäristöarvoja. Ympäristötiedon ja arvokohdetiedon kytkeytymistä olisi tarpeen vahvistaa sekä Liikenneviraston omissa tietojärjestelmissä että Liikenneviraston ja SYKEN tietojärjestelmien kesken.

Liikenneviraston ja ELY-keskusten liikenteen ja infrastruktuurin vastuualueiden välisessä arvokohteita koskevassa tiedonhallinnassa on myös kehittämisen tarvetta. Esimerkiksi Liikenneviraston Alfresco-asianhallintajärjestelmässä olevasta arvokohteita koskevasta aineistosta ei ole tietoa kaikilla ELY-keskusten perinneyhdyshenkilöillä.

### **2.2.1.3 Arvokohdejoukon kehittäminen**

Arvokohteiden ja väylänpidon tarpeiden yhteensovittamisessa on nykyisellään haasteita. Vanhojen rakenteiden säilyttäminen voi olla vaikeaa joko liikenteen lisääntyvien vaatimusten takia tai siksi, että kohde jää liikennekäytön ulkopuolelle. Arvokohteiden joukon tulevassa kehittämisessä on aiempaa paremmin otettava huomioon väylänpidon vaatimukset. Etenkin tärkeillä väylillä liikenteelliset tarpeet on otettava huomioon ja määriteltävä, miten arvokohteeksi valittua tai valittavaa kohdetta on mahdollista kunnossapitää ja korjata (esimerkiksi vanhoja huonoja korjausmenetelmiä/-materiaaleja ei voi aina edellyttää käytettäväksi). Nykyisin kaikkien kohteiden osalta ei tiedetä, mitkä kohteen rakenteet tai ominaispiirteet ovat säilytettäviä ja mitä voi muuttaa. Kohdejoukon kehittämisen yhteydessä on tärkeää selkiinnyttää, mitä arvokohdestatus tarkoittaa käytännössä kussakin tapauksessa.

Nykyisissä arvokohdejoukoissa eivät riittävästi näy eri väylämuotoja yhdistävät, samalle maantieteelliselle alueelle sijoittuvat kohteet ja liikennejärjestelmänäkökulma. Kaikissa väylämuodoissa kohdejoukot painottuvat liiaksi vanhimpiin, ennen 1900-luvun puoliväliä valmistuneisiin kohteisiin. 1900-luvun puolivälin jälkeen syntyneestä rakennetusta väyläympäristöstä ja sen kulttuurihistoriallisista arvoista ei ole riittävästi tietoa käytettävissä. Lisäksi tulisi pohtia arvokohteiden nimeämistä myös uusista ja/tai suunnitteilla olevista väyläverkon kohteista, ja siten varmistaa niiden arvojen säilymistä suunnitelmallisesti.

Eri väylämuotojen arvokohdevalinnoille ja -poistoille ei ole olemassa yhtenäistä menettelytapaa. Kohteiden valintaan ja nimeämiseen tulisi olla olemassa yhteinen työkalu tai prosessikuvaus. Kohteiden valinnassa tärkeiksi periaatteiksi nimettiin valtion omistajuus, liikennehistorian ilmiöiden käyttö valinnan pohjana ja kohteiden saavutettavuus yleisölle.

Liikenneviraston työjärjestyksessä ei ole erikseen määrätty arvokohteita koskevasta ratkaisuvallasta. Asioiden hoitamista selkiinnyttäisi, jos arvokohteita koskevien asioiden, kuten uusien kohteiden nimeämisen, ratkaisulta osoitettaisiin tietylle organisaatiyksikölle. Perinnetoiminnan ohjausryhmä voisi vastata arvokohteiden valinnan valmistelusta. Tiehallinnossa/Pirkanmaan ELY-keskuksessa tähän saakka käytettyjä päätösten valmistelumenettelyjä voidaan edelleen kehitettyinä käyttää uusia kohteita ja kohdepoistoja koskevissa asioissa. Kohdepoistojen yhteydessä eri osapuolten kuulemista pidetään erityisen tärkeänä.

### **2.2.1.4 Viestintä ja yhteistyö**

Arvokohteita koskeva viestintä hajaantuu nykyisellään eri toimijoille, joten viestinnän koordinoinnin tarve on suuri. Liikenneviraston vuonna 2017 julkaisema *Aikamatkalla Suomessa* -tarinakartta mahdollistaa arvokohteita koskevan perustiedon yhtenäisen välittämisen yleisölle. Tarinakartta ei kuitenkaan välttämättä toimi parhaalla mahdollisella tavalla asiantuntijoiden välisessä tiedonvälityksessä.

Yleisesti arvokohteita koskevassa viestinnässä sähköinen viestintä on ensisijaista muun muassa helpomman päivitettävyyden vuoksi. Liikenneviraston tarinakarttasivusto on uusi keino, jota kannattaa ylläpitää. Arvokohteita tulisi nostaa esiin aika ajoin Liikenneviraston viestinnän eri kanavissa.



Yleisölle tarkoitettujen arvokohteita koskevien internet-sivujen toimivuudesta ja käytöstä ei ole tietoa käytettävissä. Nykyisten sivujen teknisten ominaisuuksien yhteensopivuudesta erilaisten hakukoneiden kanssa ei ole tietoa, eikä kohdetietoja löydy esimerkiksi Google Mapsista.

Maastossa tutustuttavissa olevien arvokohteiden saavutettavuuden ja ymmärrettävyyden kannalta maasto-opasteita ja kohdeviitoitusta pidetään tärkeänä. Maastossa olevat opasteet ja viitoitus voivat kuitenkin olla nykyistä kevyempiä. Kohdeopasteen tietosisällön täydentäminen esimerkiksi eri kieliversioilla ja taustatiedoilla tulisi tapahtua esimerkiksi QR-koodin avulla verkkoaineistosta. Mobiiliopastusta ei ole vielä laajemmin kokeiltu. Tulevaisuuden mahdollisuuksina esiin nousivat virtuaalitekniikat ja täydennetty todellisuus. Kullekin arvokohteelle laadittua kohdekorttia pidetään hyvänä myös yleisön palvelua varten.

Liikenneviraston yhteistyö Museoviraston ja Metsähallituksen kanssa koetaan tarpeelliseksi ja hyödylliseksi. Paikallistasolla yksittäiset arvokohteet kiinnostavat yleisöä ja kylä-, kotiseutu- sekä museoalan yhdistyksiä ja yhteisöjä. Tällä paikallisen tason toimintakentällä tunnistetaan olevan mahdollisuuksia, joita ei täysin ole hyödynnetty esimerkiksi arvokohteiden lähiympäristön hoidossa. Muutoin yhteistyötahoja tai yhteistyön muotoja koskevia kehittämistarpeita ei nykytila-arvioinnin yhteydessä noussut esiin.

#### **2.2.1.5 Arvokohteiden kunnossapito**

Arvokohteiden kunnossapidon prosessit eivät nykyisellään kaikin osin tue arvokohteiden ominaispiirteiden säilyttämisen tavoitteen toteutumista. Arvokohteiden kunnossapidon periaatteena tulisi olla se, että kunnossapidossa turvataan suunnitelmallisesti ja pitkäjänteisesti kohteiden keskeiset kulttuurihistorialliset keskeiset ominaispiirteet ja tutkittavuus. Kunnossapidon tulisi perustua kohdekohtaiseen suunnitelmaan, joka on päivitettävässä muodossa ja liitettävissä (soveltuvin osin) suoraan kunnossapidon urakkakilpailutusaineistoon. Arvokohteiden kunnossapitoa ohjaavan tiedon tulisi olla tarkentuvaa, konkreettista ja käytännönläheistä mitä lähemmäs urakoitsijaa tullaan.

Arvokohteiden kunnossapidon prosessissa ei kaikin osin tunnisteta tarvetta dokumentoida ja raportoida väylänpitäjälle toteutetuista toimenpiteistä tavanomaista tarkemmin. Kunnossapitotoimia koskevan tiedon kerryttäminen on tärkeää, jotta kohteen historiallinen kerroksisuus voidaan todentaa myös tulevaisuudessa.

Liikenneviraston uusimmissa väylänpito-ohjeissa arvokohteet on pääosin otettu huomioon. Koska kunnossapidon urakkakaudet ovat varsin pitkiä, uusien ohjeiden siirtyminen käytäntöön on hidasta.

Arvokohteiden kunnossapidon rahoitusta ei ole eritelty muusta perusväylänpidon rahoituksesta. Kustannukset tulisi eritellä (ainakin Liikenneviraston sisällä), jotta arvokohteisiin liittyvä toiminta olisi läpinäkyvää ja sen legitimiteetti paremmin saavutettavissa. Arvokohteille toivotaan korvamerkittyä rahoitusta, jotta väyläverkolla ja liikenteellisesti vähäarvoisemmat arvokohteet olisi mahdollista pitää niiden arvoa vastaavassa kunnossa. Perusväylänpidon määrärahat ovat niukat ja väyläverkon korjausvelka on suuri, joten määrärahojen kohdentaminen arvokohteille on vaikeaa.

## 2.2.2 Maantieverkon arvokohteet

### 2.2.2.1 Arvokohteita koskevan toiminnan nykyinen organisointi

Tienpidon perinne- ja museoasioita koskevat valtakunnalliset tehtävät hoidetaan Pirkanmaan ELY-keskuksessa ELY-keskuksista annetun asetuksen nojalla (Vna 1553/2016). Asetuksen teksti on tältä osin seuraava (ote):

*Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus hoitaa 1 §:ssä tarkoitetun toimialueen lisäksi kaikkien elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toimialueilla seuraavat elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle kuuluvat tehtävät:*

*7) tienpitoviranomaisen perinnetoimintaan liittyvät tehtävät.*

Asetuksen teksti tarkoittaa tarkalleen ottaen sitä, että kaikkien ELY-keskusten vastuulla olevat tienpidon perinnetoimintatehtävät on keskitetty Pirkanmaan ELY-keskukseen. Pirkanmaan ELY-keskuksen tulisi siten asetuksen mukaan hoitaa muidenkin ELY-keskusten perinnetoimintatehtävät. Asetus ei myöskään anna Pirkanmaan ELY-keskukselle toimivaltaa laajemmin kuin ELY-keskuksilla tienpitoviranomaisina on. Museoteitä ja -siltoja koskeva valtakunnallinen suunnittelu ja koordinointi, jota Pirkanmaan ELY-keskus toteuttaa, ei näin ollen ole ELY-asetuksella täysin perusteltavissa. Maantieverkon museoteitä ja -siltoja koskeva säädöspohja on siten jossain määrin ongelmallinen.

Pirkanmaan ELY-keskus toteuttaa tienpidon perinnetoimintatehtäviä toimintameno- määrärahoilla, jotka osoitetaan ELY-keskuksen käyttöön työ- ja elinkeinoministeriöstä. Siten esimerkiksi museoteiden ja -siltojen hoito- ja ylläpitosuunnitelmien laadintaa ei ole tehty väylänpidon rahoituksella.

Pirkanmaan ELY-keskuksessa museoteitä ja -siltoja koskevat tehtävät on sisällytetty työjärjestykseen osana perinnetoiminnan tehtäviä. Perinnevastaavan sivutoiminen tehtävä on määritelty tehtäväkuvauksessa ja käsitys tehtävän sisällöstä on vakiintunut. Ongelmaksi koetaan resurssien vähäisyys. Toiminnan organisointimalli on myös haavoittuva siinä suhteessa, että yksi henkilö vastaa valtakunnallisesta tehtäväalueesta. Liikenneviraston perinnetoiminnan ohjausryhmän kautta perinnevastaavan on mahdollista saada tukea tehtävän hoitoon.

Muissa ELY-keskuksissa, joissa on toimivaltainen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue, on myös sivutoimiset perinneyhdyshenkilöt. Museokohteiden kunnossapidon järjestämisen ja valvonnan kannalta alueella toimiva perinneyhdyshenkilö on katsottu hyvin tarpeelliseksi. Perinneyhdyshenkilöiden resurssit museokohteita koskeviin tehtäviin ovat käytännössä liian vähäiset.

### 2.2.2.2 Viestintä ja yhteistyö

ELY-keskusten tieperinne-verkkosivuja pidetään hyvinä, mutta museokohteista on niillä tietoa epätasaisesti. Kaikista museokohteista on vain perustiedot sisältävä taulukko ja kohteiden sijainnit Suomen kartalla. Osasta kohteita on lyhyt kuvausteksti valtakunnallisilla sivuilla. Varsinais-Suomen ELY-keskus on tuottanut oman alueensa museokohteista täydentävää tietoa. Liikenneviraston museoteitä ja -siltoja esittelevien sivujen kohdekuvaukset ovat vanhentuneet ja sisältävät virheellisiä tietoja. Jokaista museokohteesta tulisi olla internet-sivuilla perustiedot sisältävä kohdekortti saatavilla.

Museotie- ja -siltakohteiden maasto-opasteet ja viitoitus ovat useilla kohteilla vanhentuneet. Opastauluista osa on myös huonokuntoisia. Palvelukohteiden viitoitusohjeiden mukaisia, ruskeapohjaisia opasteita on vain osalla museokohteista. Maasto-opasteita ja kohteiden viitoitusta pidetään tärkeinä matkailijoiden ja muiden tienkäyttäjien sekä paikallisten asukkaiden kannalta.

Valtakunnallisella tasolla museokohteita koskevassa yhteistyössä Liikennevirasto ja sen perinnetoiminnan ohjausryhmä on keskeinen yhteistyötaho. Mobilia on tienpidon ja liikenteen historian asiantuntija ja palveluntuottaja, jonka kanssa yhteistyö on vakiintunutta. ELY-keskusten perinneyhdyshenkilöiden verkosto on periaatteessa toimiva malli, mutta haasteena ovat riittämättömät henkilöresurssit. Mobilian vuosittain järjestämiä perinneyhdyshenkilöiden päiviä pidetään tarpeellisina, vaikkakaan kaikki perinneyhdyshenkilöt eivät ole niille säännöllisesti osallistuneet.

### **2.2.2.3 Arvokohteet ja kohdejoukon kehittäminen**

Museokohdeselvityksen (Liimatainen, K. 2007) yhteydessä arvioitiin kohteiden muodostaman kokonaisuuden edustavuutta ja todettiin, että edustavuudessa on puutteita uudemmissa, toisen maailmansodan jälkeen rakennetuissa teissä ja silloissa. Tuolloiset museotiet ajoittuvat keskiajalta 1910-luvulle ja -sillat 1780-luvulta vuoteen 1966. Tieliikennehistorian keskeiset osa-alueet museoteiden osalta keskiajalta 1910-luvulla ja museosiltojen osalta 1780-luvulta 1950-luvulle tulivat hyvin edustetuiksi kokoelmassa ja kohteet sijoittuivat selvityksen mukaan tasaisesti eri puolille Suomea. Kokoelmassa todettiin olevan joitakin toisintoja, eli kohteita, jotka edustivat samaa tieliikennehistorian ajanjaksoa tai ilmiötä.

Museokohdeselvityksen mukaan teistä puuttuivat myöhäisemmät sodan ja jälleenrakennuksen tied, työllisyystöinä tehdyt tied sekä nykyaikaisen tieverkon rakentamisen kohteet. Keskiajan merkittävistä kulkureiteistä kokoelmasta puuttui ainoastaan Hämeenlinnasta Viipuriin johtanut Ylinen Viipurintie.

Museosilloista vuoden 2007 tilanteessa puolet oli valmistunut 1900-luvun kolmen ensimmäisen vuosikymmenen aikana. Tuon aikakauden puusillat sekä risteys sillat ja uudemman sillanrakennuksen edustajat puuttuivat kokoelmasta.

Savukosken Seitajärven tie, joka nimettiin museotieksi vuonna 2010, on hieman täydentänyt kokoelmaa uudemman tieverkon rakentamisen ilmiöiden edustajana. Tie rakennettiin 1960-luvulle tultaessa autolla ajokelpoiseksi vähäisin rakennustoimin aiemmin syntyneen polun linjaukselle.

Maantieverkon nykyisten museokohteiden valinnassa on aikanaan pyritty ottamaan huomioon kohteiden kunto ja kohteita on myös kunnostettu 1980- ja 1990-luvuilla nimeämispäätöksen yhteydessä. Tienpidon rahoituksen niukennuttua kohteiden, etenkin siltojen, kunnossapito on tullut aiempaa vaikeammaksi. Tulevaisuudessa maantieverkon kohteiden, etenkin siltojen arvokohteeksi nimeämistä valmisteltaessa on otettava huomioon kohteen kunto, jotta kunnossapidon ja korjausten rahoitustarpeet on mahdollista ennakoida. Kunnan arvioimiseksi kohteelle tulisi tehdä perusteellinen kuntotarkastus. Ellei arvokohteelle ole etukäteen tiedossa kunnossapidon rahoitusta, ei uutta kohdetta pitäisi nimetä.

Maantieverkon kohteita valittaessa kohteiden tieverkollinen asema ja sen mahdolliset tulevat muutokset tulisi olla tiedossa, ja esimerkiksi tulevat hallinnansiirrot maantiestä kaduksi tulisi ennakoida. Mikäli arvokohteeksi otetaan kohteita, joista tulevaisuudessa luovutaan, niiden kunnossapidon kustannukset ja kulut tulisi eritellä ja ottaa siirtopäätöstä valmisteltaessa huomioon.

Pirkanmaan ELY-keskuksessa ja aiemmin Tiehallinnossa käytetyt päätöksenteon menettelytavat uusien museokohteiden valinnassa ja museokohdestatuksen poistamisessa ovat sovellettavissa myös jatkossa. Lausunto- ja kuulemisvaiheissa valmistelun prosessia on mahdollista keventää. Museokohteita koskevien päätöstietojen välittyminen kutakin kohdetta koskeviin tietojärjestelmiin ja rekistereihin on varmistettava erikseen.

#### **2.2.2.4 Tiedonhallinta**

Nykyisellään museoteitä koskeva tierekisterin tietolajin (146, matkailu- ja museotiet) merkitys ja käyttökelpoisuus jäävät vähäisiksi, koska tietolaji ei anna tietoa siitä, mikä kyseisessä museotiekohteessa on arvokasta ja mitkä toimenpiteet tiejaksolla ovat mahdollisia. Tietolajin käyttö voi jäädä vähäiseksi, ellei käytetä kartta- tai paikkatietopohjaista käyttöliittymää. Museotiekohteista tarvittaisiin tarkempaa tietoa suoraan tietojärjestelmästä.

Museosiltoja koskevien tietojen hallinnassa taitorakennerekisteri on jo nykyisin käytössä. Museosiltaa koskeva ominaisuustieto on ollut jo taitorakennerekisteriä edeltäneessä siltarekisterissä. Kohteita koskevassa tiedossa on edelleen kehitettävää, jotta kunkin museosillan olennaiset säilytettävät ominaispiirteet tulisivat ilmi tietojärjestelmästä. Museosilloille tähän mennessä laaditut hoito- ja ylläpitosuunnitelma-raportit on myös viety taitorakennerekisteriin. Hoito- ja ylläpitosuunnitelmat eivät kuitenkaan suoraan palvele siltojen kunnossapidon ohjelmointia, koska suunnitelma-raportit ovat laajoja ja niiden sisällöstä on vaikea erottaa kunnossapidon kannalta olennaiset tiedot.

Maantieverkon museokohteista tulisi myös tiedonhallinnan kannalta olla käytettävissä kohdekortit, joihin kunkin kohteen perustiedot olisi koottu. Kohdekortin tietosisältö tulisi saada kootuksi ja ylläpidetyksi suoraan kohdetietojen perusrekistereistä.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksessa osalle museokohteista on laadittu viherhoidon kohdekortit, jotka on sisällytetty alueurakan asiakirjoihin. Viherhoidon kohdekorteilla tiedot arvokohteen viherhoidosta ovat linkitettävissä tierekisterin viherhoidon kohdekohtaiseen järjestelmään.

#### **2.2.2.5 Arvokohteiden kunnossapito**

Museokohteita koskevan tiedon ja ohjeistuksen kytkeytymisessä kunnossapidon prosesseihin on nykyisellään puutteita. Museokohdetieto ei varmuudella välity kunnossapidon hankintaprosesseihin, eikä kohteiden oikeista kunnossapidon menetelmistä ole käytettävissä kattavaa ja yhdenmukaista tietoa.

Museoteiden ja -siltojen yleiset kunnossapitoa koskevat, *Tiehallinnon perinneyhdyshenkilöiden käsikirjassa* julkaistut ohjeet ovat arvioinnin mukaan edelleen pääosin käyttökelpoiset. Ohjeiden soveltamisessa kohdekohtaisesti on tarpeen kehittää kytkentää hoidon alueurakoiden hankintaprosessiin ja kohdetietoa sisältäviin tietojärjestelmiin. Esimerkiksi TIIRA-järjestelmässä tulisi olla arvokohdepoiminta valmiina, jotta tieto arvokohteesta tulisi mukaan alueurakan pohjatietoihin. HARJA-järjestelmän kautta tulisi saada tiedot urakan yhteydessä tehdyistä vuositarkastuksista ja toteutetuista toimenpiteistä. Museosilloille tehdyt tarkastukset ja toimenpiteet tulevat hyvin dokumentoiduksi taitorakennerekisteriin. Museotiekohteissa alueurakkaan sisältyvät toimenpiteet voitaisiin raportoida HARJA-järjestelmän kautta osana viherhoitoa.

Maantieverkon arvokohteiden kunnossapidossa hoidon osalta on tärkeää, että arvokohdetiedot ovat alueurakan kilpailutuksessa riittävän aikaisessa vaiheessa mukana. Urakoiden valmistelussa tulisi tarkistaa arvokohteiden olemassaolo, ja liittää tieto arvokohteista urakan tarjouspyyntöön erillisenä arvokohdetarkennuksena. Arvokohdetarkennus esimerkiksi museosillan tapauksessa on hyvin mahdollista esittää viherhoitokortin muodossa, kuten Varsinais-Suomessa on tehty.

Urakan käynnistyessä arvokohteet tulisi käydä läpi urakoitsijan kanssa sopimuskatselmuksessa ja aloituspalaverissa sekä myöhemmin työmaakokouksissa ja työn vastaanoton yhteydessä. Arvokohteen tila tulisi tarkistaa alkutilanteessa ja urakan päättyessä. Jos arvokohdetta koskee tienparannus- tai sillankorjausurakka, tieto toimenpiteestä tulisi siirtää alueurakoitsijalle.

Maanteiden perusparannushankkeissa tieto museokohteista ei välttämättä nykyisellään välity toimenpiteiden suunnittelijoille. Tierakisterissä olevan museotietä koskeva tietolaji jää helposti huomaamatta. Tienparannushankkeissa, joista laaditaan tiesuunnitelma, museotiejaksot ja museosillat todennäköisesti varmemmin tulevat otetuiksi huomioon, koska pääosa museokohteista sisältyy Museoviraston RKY-kohteiden luetteloon ja sitä kautta kohdetiedot tulevat suunnittelun kulttuuriympäristöä koskevista lähtötiedoissa esiin. Ilman tiesuunnitelmaa toteutettavissa hankkeissa, joita ovat esimerkiksi rakenteen parantamishankkeet, tieto museokohteesta voi jäädä suunnittelun vaiheissa huomaamatta.

ELY-keskuksissa toimivien perinneyhdyshenkilöiden tehtävät kohteiden kunnossapitoon liittyvissä kysymyksissä ovat osin selkiintymättömät. Perinneyhdyshenkilöiden tulisi varmistaa museokohteita koskevan tiedon ja kohdekohtaisen suunnitelman sisällyttäminen hoidon alueurakkaan. Museokohteiden maastotarkastus vuosittain on myös perinneyhdyshenkilölle suositeltava toimintatapa. Maastotarkastuksille tulisi laatia yhtenäinen tarkastusmuistiopohja, joka helpottaisi olennaisten kohteen tilaa ja tarvittavia toimenpiteitä koskevan tiedon kokoamista ja käsittelyä. Tiestön parannus- ja sillankorjaushankkeissa perinneyhdyshenkilön tulisi olla mukana suunnitteluvaiheessa varmistamassa, että arvokohde otetaan huomioon ja että suunnittelussa käytetään asiantuntevia suunnittelijoita.

Maantieverkon museokohteille tähän mennessä laaditut hoito- ja ylläpitosuunnitelmat kuvaavat hyvin museokohteiden historiaa ja kohteiden arvottamisen taustaa. Yhtenä raporttina hoito- ja ylläpitosuunnitelma myös kokoaa tiedot yhteen, jolloin vaara tietojen häviämisestä vähentyy. Hoito- ja ylläpitosuunnitelmia on kuitenkin tarpeen kehittää vastaamaan nykyistä paremmin käytännön kunnossapidon tarpeisiin. Kehittämistyössä huomioon otettavia seikkoja ovat:

- raporttien laajat hoitomenetelmäkuvaukset eivät ole tarpeen, koska tiedot vanhentuvat osin ja hienosäätöä tapahtuu urakoissa ja ohjeissa
- raportin laajuus peittää alleen kunnossapidon ohjelmoinnin tarpeet
- kunnossapitotoimet tulisi esittää kilpailuttamiseen sopivassa muodossa
- suunnitelman tulisi olla päivitettävässä muodossa
- museokohteelle mahdolliset ja kielletyt toimenpiteet tulisi määritellä tarkemmin:
  - o tulisi esittää, mitkä rakenteet jätetään ennalleen, mitä rakenteita korjataan ja onko työmenetelmiä rajattu
  - o esimerkiksi museoteilla: voidaanko päällystää, voiko tietä levittää ja millä materiaalilla, saako kallistuksia korjata ja kuinka paljon
  - o hoito: talvihoidon työmenetelmien rajoitukset, kuten saako suolata, lumivallit ja lumenläjityspaikat (tai mihin ei saa läjittää); millaisia ovat sallitut ja kielletyt rakenteiden puhdistusmenetelmät (esimerkiksi pitääkö käyttää pehmeää harjaa tai muuta vastaavaa), pitääkö aurauksessa varoa joitakin rakenteita, esimerkiksi rakennus lähellä tietä, pinnan tasauksen rajoitukset (esimerkiksi tappiterä), varottavat puut
  - o liikenneympäristön hoito: saako käyttää kasvinsuojeluaineita, trimmereiden käyttö, kuivatustyöt, kaivuumaat ja niiden sijoittaminen, palteiden poistot, hoitorajat (etäisyydet), säilytettävät puut, suojeltavat kasvit, rakenteiden pesu, siltojen pesu
  - o sorateiden hoito: miten kelirikkokorjauksia saa tehdä, pinnan tasauksen rajoitukset, suolan käyttö, sorastusmateriaalien meno luiskaan, maakivien poistot
  - o rakenteiden korjaus: rumpujen uusinta tai asentaminen, kaiteiden korjaus ja muut korjaukset mitä pitää huomioida kussakin kohteessa
- on hyvä, että museokohteelle määritellään tavoitteet, mutta tavoitemäärittelyä voisi kehittää edelleen, esimerkiksi:
  - o mikä on arvokohde ja miten se halutaan säilyttävän tuleville sukupolville
  - o arvokohteen ulkonäkö tavoite
  - o mitkä arvokohteen yksityiskohdat ovat tärkeitä säilyttämisen kannalta, mitkä ovat nk. museokohdat, esimerkiksi rakenne, puusto jne.
  - o mitä kohteessa voi muuttaa ja kuinka paljon, mitä ei saa muuttaa
  - o liikenneturvallisuusnäkökulma ja miten siihen vastataan, esimerkiksi minkälaiset kaideratkaisut ja valaistus ovat mahdollisia vaarantamatta turvallisuutta; millainen puukaiteen tulee olla, jotta täyttää nykynormit (kestää, joustaa jne.); mitä tehdään betonirakenteille (kaidetolpat, kilometripylväät jne.)
  - o väylän käytön mielekkyys pohdittava myös tavoitteiden kautta
  - o tienkäyttäjien pysäköintimahdollisuuden, "ihailupaikat" osoitettava soveltuviin paikkoihin
- museosiltojen hoito- ja ylläpitosuunnitelmaraporttien kehittämisnäkökulmia
  - o raporteissa on varsinaisia siltaan kohdistuvia toimenpide-ehdotuksia varsin vähän
  - o siltaympäristöön kohdistuvia toimenpide-esityksiä on enemmän, muun muassa opastauluja, viherhoitoa ja pysäköintialueita koskevia
  - o tulisi harkita museosiltojen sisällyttämistä taitorakennerekisteriin muita siltoja laajemmin ympäristöineen, jolloin kohdetieto olisi yhdessä paikassa

- o jo laadituissa suunnitelmissa esitettyjä toimenpiteitä on osaksi toteutettu, lisäksi silloille on tehty muita, erikoistarkastusten havaintoihin perustuvia korjauksia.

### **2.2.3 Rataverkon arvokohteet**

#### **2.2.3.1 Arvokohteet ja kohdejoukon kehittäminen**

Nykyiset rataverkolta nimetyt museosillat edustavat valtaosin ennen toista maailmansotaa rakennettuja siltoja. Kohteita ei ole valittu raskaimmin liikennöidyiltä eikä lopettamisuhan alaisilta rataosilta. Vanhimpia siltoja (1860–1914) edustaa kaksi kohdetta: Bobäckinpuron kivinen holvisilta ja Korian teräsristikkosilta. Aikakauden yleisiä puusiltatyyppejä ei ole säilynyt nykypäiviin. Vuosien 1915–1939 rautatiesiltatyypeistä eniten on säilynyt teräksisiä siltoja (112 kpl), joista museosillaksi on valittu viisi edustajaa. Ainoastaan rautateillä käytetystä teräspalkkeja betonissa -siltatyypistä museosillaksi on valittu yksi 79 sillan joukosta. Teräsbetonisista (49 kpl) ja kiviholvisilloista (56 kpl) on valittu molemmista yksi museosilta. Sotien ja jälleenrakennuskauden (1940–1954) silloista museosiltoja on kaksi, jotka edustavat runsaimmin säilyneitä siltatyyppejä: teräsbetonisiltoja (säilynyt 100 kpl) ja teräksisiä siltoja (säilynyt 74 kpl). Kiviholvisiltoja tai teräspalkkeja betonissa -tyypin siltoja tuolta ajalta on säilynyt joitakin. Näistä siltatyypeistä on kuitenkin aikaisemmin valmistuneet edustajat mukana museosilloissa.

Museosiltoja ei ole nimetty uudemman rautatieverkon rakentamisen kaudelta 1955–1974, jolloin esimerkiksi ali- ja ylikulkusiltoja rakennettiin. Ensimmäiset jännitetyt betonisillat ja teräsputkisillat ovat tuolta ajalta. Seuraavana ajanjaksona 1975–1989 sillanrakennuksen pääpaino oli siltojen uusimisessa, ja merkittävin siltaryhmä olivat teräsbetonisillat. Uusimmissa silloissa (1990–2013) siltojen tunkkaus yleistyi ja tarvittiin esijännitetyjä siltoja. Mukaan tulivat myös uuden ajan teräspalkkeja betonissa -sillat. Näiden rautatiesiltojen rakentamiseen liittyneiden ilmiöiden ja rakenneratkaisujen edustajat puuttuvat nykyisistä museosilloista.

Muiden radanpitoon liittyvien rakenteiden ja laitteiden joukosta ei ole valittu arvokohteita. Rautatieympäristöt ovat kuitenkin muuttuneet ja edelleen muuttumassa, joten tarve muidenkin arvokohteiden tarkastelulle on tunnistettu.

#### **2.2.3.2 Tiedonhallinta ja ohjeistus**

Rautateiden tiedonhallinta ja rekisterit ovat uudistumassa. Uusissa tietojärjestelmissä rataverkon arvokohteita koskevan tiedon hallinta tulee todennäköisesti olemaan nykyistä paremmin mahdollista.

Rautatiesiltojen tiedonhallinta toteutuu taitorakennerekisterin kautta. Taitorakennerekisteri tulee edelleen olemaan kohdemuotoisen tiedon keskeinen tietojärjestelmä myös rautateiden muissa mahdollisissa arvokohteissa.

RATO- ja radanpidon nykyiset ympäristöohjeet eivät tunnista, että arvokohteita voi olla myös varsinaisella rata-alueella. Puutteen korjaaminen tulisi ottaa huomioon rataverkkoa koskevien ympäristöä ja kunnossapitoa koskevien ohjeiden uusimisessa. Rautatiesiltojen korjausohjeisto SILKO tunnistaa nykyisellään museosiltoihin liittyvät erityistarpeet yleistasolla. SILKO-ohjeiden yleisissä laatuvaatimuksissa osassa 1.112 Ympäristönsuojelu, todetaan, että museosillan kyseessä ollessa on otettava yhteys

asianomaiseen ELY-keskukseen tai Liikennevirastoon. Vaatimus viittaa ilmeisesti suoraan vain maantieverkon siltoihin.

### **2.2.3.3 Arvokohteiden kunnossapito**

Rataverkon museosilta on verrattain uusi käsite radan kunnossapidon (hoito ja korjaukset) toimijoille. Nimettyjen 12 museosillan korjausten ohjelmoinnissa esiin tulevat erityispiirteet on kuitenkin mahdollista ottaa huomioon, kun tieto sillan erityisarvoista ja arvojen merkityksestä kunnossapidolle on käytettävissä. Nykyiset rataverkolla käytössä olevat siltojen korjaamisen prosessit ovat arvion mukaan kunnossa ja arvokohteiden huomioon ottaminen on hyvin mahdollista. Museosilloiksi valituilta silloilta puuttuvat kuitenkin kohdekohtaiset kunnossapitosuunnitelmat.

*RATO 8 Rautatiesillat*-ohjeessa ja *Rautatiesiltojen korjaussuunnitteluohjeissa* (12/2016) rataverkon museosiltoja ei vielä mainita. *SILKO*-ohjeiston yleisohjeiden (1.112) luvussa 3.1 oleva viittaus museosiltoihin liittyy vain maantieverkon museosiltoihin. Ohjeistusta päivitettäessä nämä puutteet on otettava huomioon. Muutoin siltojen yleisohjeistuksen kautta tarpeellinen ohjaus toteutuu jo nykyisellään.

Rautatiealueilla olevien arvokohteiden kunnossapito on parhaiten toteutettavissa osana muuta radan kunnossapitoa. Kunnossapidon eriyttäminen soveltuu kuitenkin rautatiealueiden rakennuksille, joiden kunnossapito eroaa muusta radan kunnossapidosta tarvittavan osaamisen ja menetelmien puolesta.

Rataverkon hoidosta puuttuu tiepuolta vastaavaa ohjeistusta, ja tulisi pohtia, onko vastaavaa ohjeistusta tarpeen laatia.

Muiden kuin Liikenneviraston omistajahallinnassa olevien museorautateiden kunnossapidon tilanteesta ja valtion väylänpitäjän osallistumismahdollisuuksista ei ole nykyisin selkeää ja jäsentyntä kuvaa.

## **2.2.4 Vesiväylien arvokohteet**

### **2.2.4.1 Tiedonhallinta**

Vesiväylien arvokohteiden tietoja on nykyisin eri järjestelmissä ja osaksi muualla kuin väylänpidon järjestelmiin tallennettuina.

Taitorakennerekisteri on myös vesiväylillä tärkein tietojärjestelmä nykyisin kohde-  
muotoiselle tiedolle. Taitorakennerekisterissä ovat merenkulun turvalaitteita ja kanavien sulkua koskevat tiedot. Sisävesikohteiden tietoja on täydennetty viime vuosina tehdyissä inventoinneissa, mutta kohdetietoja on vielä täydennettävä valokuva-aineistolla. Taitorakennerekisterissä ei ole vielä kattavasti tietoa kohteiden kuulumisesta RKY-listalle.

### **2.2.4.2 Arvokohteet ja kohdejoukon kehittäminen**

Kanavista arvokkaimpina pidetyt ovat kaikkein vanhimpia, eikä uudempien kanavien joukosta ole valittu arvokohteita. Kanava-alueilla on tunnistettu tarve selvittää ja määrittellä käytössä olevien ja nähtävyyshkohteiksi luettavien alueiden ja kohteiden rajoja.



Sisävesien kohteista vuosien 2015–2017 aikana tehtyä inventointia on tarpeen täydentää kohteiden valokuvauksella. Tämän jälkeen on mahdollista edetä kohteiden valintavaiheeseen. Sisävesien aiemmista inventoinneista Museoviraston eli Timo Kantosen selvitys vuodelta 2001 on edelleen huomioon otettava.

Meriväylillä arvokohteiksi luettavia majakoita on tarkasteltava kohdekohtaisesti, koska majakoita on vähän ja ne ovat keskenään erilaisia. Kohteiden arvottamisessa Nymanin (2009) julkaisu edelleen hyvä perusta. Mikäli kohdeinventointeja tehdään, on inventoijan asiantuntemus olennainen tekijä inventoinnin onnistumiseksi.

#### **2.2.4.3 Arvokohteiden kunnossapito**

Vesiväylillä arvokohteiden kunnossapito on arvioinnin mukaan hyvin hallinnassa nykyisin, koska kohteita ja toimijoita on vähän ja prosessit vakiintuneita. Kanava-urakoissa museokanavat tulevat edullisesti, toiminnallisuuden kannalta hyvin ja laadukkaasti hoidetuksi. Museokanavien hoidon eriyttäminen muusta vesiväylien kunnossapidosta ei siten ole tarkoituksenmukaista.

Vesiväylien arvokohteille ei ole laadittu kohdekohtaisia kunnossapitosuunnitelmia, joissa kohteiden kulttuurihistorialliset arvot osoitettaisiin. Kohdekohtaisista kunnossapitosuunnitelmista olisi hyötyä, kun muun muassa vuoropuhelu museoviranomaisien kanssa sisältyisi suunnitelman laadintaprosessiin. Näin suunnitelma vähentäisi tapauskohtaisten neuvottelujen ja sopimisen määrää. Kunnossapitosuunnittelulla ainakin suurempien kohteiden kunnossapidon kustannusten ennakointiin voitaisiin saada lisätietoa.

Meriväylillä arvokohteiden kunnossapidon rahoitus kilpailee muiden kunnossapitotöiden kanssa. Tarvittavia resursseja on vaikea perustella, koska vanhoilla majakoilla ei ole merkitystä väylien käyttäjäasiakkaille.

## 3 Toimintamallin osa 1 - arvokohteita koskeva tiedonhallinta

### 3.1 Väylämuodoille yhteiset periaatteet

#### 3.1.1 Tiedon omistajuus, oikeellisuus ja muuttaminen

Liikennevirasto väylänpitäjänä vastaa arvokohteita koskevasta tiedonhallinnasta kokonaisuutena. Kunkin väyläverkon erityyppisten arvokohteiden tiedolle tulisi määrittellä omistaja, joka vastaa tiedon muodon määrittelystä ja tietosisällön ylläpidosta. Tiedon oikeellisuudesta vastaava henkilö, joka tietää tiedon virheet, epätarkkuudet ja puutteet ja vastaa niiden korjaamisesta, tulisi olla nimettynä. Arvokohdetiedon osalta on tarpeen sopia ja ohjeistaa:

- missä tilanteissa tietoa syntyy tai muuttuu? mikä taho tietoa synnyttää tai muuttaa? kuinka usein tietoa on tarpeen päivittää? kuka tallentaa tiedon? kuinka tallentaja saa tallennettavat tiedot käytettäväkseen?
- ketkä tietoa hyödyntävät ja miten?
- mitä tietoja tallennetaan ja mihin muotoon?

Lisäksi tarvittavat koodausohjeet ja luokittelut on laadittava ja tarpeelliset linkittymiset kuvattava.

Arvokohteiden inventointi- ja selvitysvaiheiden sekä hankkeiden seurauksena syntyvän muutostiedon tuottamiselle tulee luoda pohja ja ohjeistukset, joiden perusteella tiedot voidaan jo syntyhetkellään tuottaa muotoon, jonka jatkokäsittely on yksiselitteistä ja helppoa, eikä vaadi tulkintoja tai ylimääräisiä vaiheita.

#### 3.1.2 Taitorakennerekisteri ja muut rekisterit

Taitorakennerekisteri on keskeinen tietojärjestelmä arvokohteiden kannalta. Vain museoteitä ja -rautateitä sekä mahdollisia vesiväylien linjamaisia kohteita koskevat tiedot ovat ensisijaisesti tallennettuina muihin rekistereihin.

#### 3.1.3 Arvokohdenimitysten periaatteita

Kullakin arvokohteella on tai sille suositellaan annettavaksi kohdekohtainen kuvaava nimi, jota voidaan käyttää yleisölle suunnatussa viestinnässä. Kohteella on lisäksi väylän ja kohdetyypin mukaiseen rekisteriin sopiva kohdetunnus ja tavoitetilassa myös tietojen yhdistämistä helpottava ID-tunnus. Väyläverkon linjamaisten kohteiden, kuten museoteiden, tunnistamisessa käytetään kohdetyypille soveltuvaa tunnistetta. Arvokohteiden nimeämisen yhteydessä on määriteltävä arvokohteen rajat (paikkatietona), ellei rajaaminen ole ilmeisen tarpeetonta esimerkiksi siksi, että kohde rajautuu muusta ympäristöstä hyvin selvästi tai rajausta perustuu kiinteistörajaan tai maanvuokrasopimukseen.

Liikenneviraston sisäisessä tiedonhallinnassa arvokohteiden jaottelun ja nimeämisen periaatteeksi suositellaan seuraavan kaavion mukaista mallia (kuva 23).



Kuva 23. Liikenneviraston arvokohteiden jaottelun ja nimeämisen malli viraston sisäistä käyttöä varten.

Arvokohde on yleisnimitys kaikille eri väylämuotojen erikseen nimetyille kulttuuri-historiallisesti arvokkaille kohteille. Arvokohde on myös ulkoisessa viestinnässä kaikki kohdetyyppit kattava yleisnimitys. Arvokohde-nimitystä täydennetään väylämuoto- ja kohdetyyppikohtaisesti sovittavalla tarkenteella, jonka alkuosa voi olla kohteella jo olevan, vakiintuneen nimen mukaisesti museo-sana. Uudemman ajan kohteet, kuten 1970-luvulla valmistuneet sillat, voidaan nimetä vain arvokohteiksi. Tietojärjestelmissä suositellaan käytettäväksi kirjaustapaa ”Liikenneviraston arvokohde, Lapijoen museo-silta”, jolla osoitetaan kohteen erityisominaisuus Liikenneviraston arvokohteena ja viestinnässä käytettävä kohdenimi. Lapijoen sillan tapauksessa museosilta-nimitys on kohteelle jo vakiintunut. Samassa yhteydessä ilmoitetaan päivämäärä, jolloin Liikennevirasto on arvokohdevalinnan tai nimeämisen tehnyt.

Maantieverkolla olevat arvokohteet ovat vakiintuneen käytännön ja tyyppinsä mukaisesti joko museoteitä tai museosiltoja. Rataverkolla arvokohteet ovat tarkenteeltaan museosiltoja tai museorautateitä taikka muita myöhemmin nimettäviä kohdetyyppejä. Vesiväylillä vakiintunut museokanava-nimitys soveltuu edelleen arvokohteen tyyppin tarkenteeksi. Merenkulun turvalaitteista arvokohteiksi luettaneen vain merimerkkejä. Museomerimerkki-tarkenteen sijaan majakoiden kohdalla tarkenne voi olla myös museomajakka.

### 3.1.4 Kohdekortti

Kunkin arvokohteen perustiedot tulisi koota kohdekortiksi. Mikäli mahdollista, kortin perustiedot tulisi saada kootuksi suoraan kohdetiedot sisältävästä tietojärjestelmästä tai -järjestelmästä. Kohdekorttien sisältö tulisi muokata kohdetyypeittäin yhdenmukaiseksi, esimerkiksi rataverkon museosilloille yhtenevät tiedot sisältävä kortti. Kohdekortti tulisi kytkeä kohdetta koskevaan tärkeimpään tietojärjestelmään, eli useimpien arvokohteiden kohdalla taitorakennerekisteriin. Taitorakennerekisteristä on nyt haettavissa rakenneluokat: laitur, merimerkki, rautatierumpu, silta, sulut ja tunneli. Kunkin rakenneluokan kohteista voidaan tulostaa perusraportti, joka on tietosisällöltään luokitellain yhtenevä. Taitorakennerekisterin perusraportti on yksi mahdollinen kohdekorttien kehittämisen pohja.

Kohdekorteissa pysyviä tietoja olisivat kohteen nimi ja muut tunnisteet, kohteen rajat, sijaintitiedot ja karttaote tai -linkki ja tiedot kohteen keskeisistä kulttuurihistoriallisesti arvokkaista ominaispiirteistä. Tiehallinnossa käytetty kohdekortti on yksi mahdollinen kohdekorttien malli (kuva 24). Kohdetta koskevat päivittyvät ja muuttuvat tiedot, kuten kunto ja toimenpiteiden toteutum tiedot tulisi mahdollisuuksien mukaan saada päivittymään korttiin suoraan asianomaisista tietojärjestelmistä.



TIEHALLINTO

VÄGFÖRVALTNINGEN

KOHDEKORTTI

museosilta no. 33

Nimi	Haarajoen silta	
Tiepiiri	Savo-Karjalan	
Maakunta	Pohjois-Karjala	
Kunta	Joensuu	
Asema tiestöllä	syrjässä liikenteeltä	
Käyttötark.	vesistösilta	
Vesistö	Haarajoki	
Omistaja	Tiehallinto	
Kunnossapitäjä		
Tierek. osoite	495/3/3547	
Osoite/koordin.		
Rakentaja	TVH, Karjalan piiri	
Valm. vuosi	1927	
Tyyppi	teräsbetoninen ulokepalkkisilta, aukkoja 3	
Arvoluokitus	<div>Tietoarvo</div> <div>1, tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus</div> <div>Tieliikennehist. arvo</div> <div>1, tieliikennehistoriallista arvoa</div> <div>Säilyneisyysarvo</div> <div>1, säilyneisyys hyvä</div> <div>3-4, pysyvästi säilytettävät museokohteet</div> <div>museokohteeksi 1982</div>	
Tallennusluokka	arkistoaineistot, piirustukset, valokuvat	
Kuvaus/lisätied.	museotie- ja -siltakohdeselvityksen kohdekansio 2006	
Dokumentit	25.10.2006	
Liitteet	Kirsi Liimatainen, Mobilia	
Täyttöpäivä		
Täyttäjä		



Kuva 24. Esimerkkinä malli tienpitäjän tarpeisiin laaditusta kohdekortista. Lähde: Museokohdeselvitys, Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 11/2007.

## 3.2 Maantieverkon arvokohteet

### 3.2.1 Tiekohteet

Maantieverkon arvokohteiksi valittujen tiejaksojen tietojen tärkein hallintajärjestelmä nykyisin on tierekisteri. Tierekisterin tietolajiin 146, matkailu- ja museotie, kirjataan museotiejakson alku- ja loppupään tieosoite. Tien nimi ja arvokohteeksi nimeämisen päivämäärä kirjataan myös. Museotiejakson kohdalla oleva osa tiealuekiinteistöä luetaan museotiehen kuuluvaksi. Museotielle laadittu kunnossapitosuunnitelma tai vastaava suunnitelma liitetään tai linkitetään tierekisteriin, mikäli mahdollista. Museotiejaksoista laaditut kohdekortit tulisi liittää tierekisteriin. Museotiejaksoa koskevien tierekisteritietojen muutosten tulisi päivittyä kohdekorttiin automaattisesti.

Kunnossapidon prosesseissa tarvittava arvokohdetieto kytkeytyy kunnossapidon hankintaan tierekisteristä lähtien. Alueurakoiden kilpailutuksen valmistelussa museoteitä koskevan tiedon poiminta TIIRasta tarjouskilpailuasiakirjoihin varmistetaan. Kohteita koskevat toimenpiteet raportoidaan HARJA-järjestelmän kautta. Tienparannushankkeiden suunnittelun yhteydessä tierekisterissä oleva tieto mahdollisista muutostiejaksoista on tarpeen tarkistaa erikseen.

Tiestötietojen sekä suunnitelma- ja toteumatietojen hallinnointiin keskittyvän Velho-tietojärjestelmän uudistamiskehitystyö on meneillään. Uudistamistyössä Velho-järjestelmän kehityksessä on mahdollista ottaa huomioon myös arvokohteiksi valitut maantiejaksot siten, että arvokohdetieto on löydettävissä ja käytettävissä nykyistä tierekisteriä paremmin. Tietojärjestelmän toteutuksessa voidaan luoda tekninen pohja tiedonhallinnalle, mutta arvokohteita koskevan tietosisällön tuottaminen ja ylläpito jäävät aiheesta muutoinkin vastaavien tahojen vastuulle. Tietojen ajantasaisuuden ja laadun kannalta keskeistä on tunnistaa prosessien vaiheet, joissa tietoja hyödynnetään tai syntyy. Tavoitteena on integroitua näihin vaiheisiin siten, että tiedot saadaan suoraan niiden muutoshetkellä talteen ilman erillisiä tiedonkeruutoimia.

### 3.2.2 Sillat

Museosiltoja koskevien tietojen hallinnassa taitorakennerekisteri on edelleen keskeinen. Museosiltaa koskeva ominaisuustieto on ollut jo taitorakennerekisteriä edeltäneessä siltarekisterissä. Kohteita koskevassa tiedossa on edelleen kehitettävää, jotta kunkin museosillan olennaiset säilytettävät ominaispiirteet tulisivat ilmi tietojärjestelmästä. Museosiltojen tarkastuksista ja korjaustoimenpiteistä kertyvä tieto tallennetaan taitorakennerekisteriin. Taitorakennerekisterin ja tierekisterin tietojen linkittyminen toisiinsa on varmistettava niin, että arvokohteiden olemassaoloa koskeva tieto välittyy järjestelmästä toiseen.

Arvokohdenäkökulmasta kohdekohtaisten keskeisten tietojen kokoaminen kohdekortiksi edesauttaisi ensivaiheessa kohteen kulttuurihistoriallisesti arvokkaita ominaispiirteitä koskevan tiedon hallintaa ja välittymistä väylänpidon prosesseissa. Kohdekortin avulla olisi mahdollista esittää myös arvokohdesillan rajat muuhun siltaympäristöön nähden.

Museosilloille laaditut ja laadittavat kohdekohtaiset kunnossapitosuunnitelmat vietään taitorakennerekisteriin.

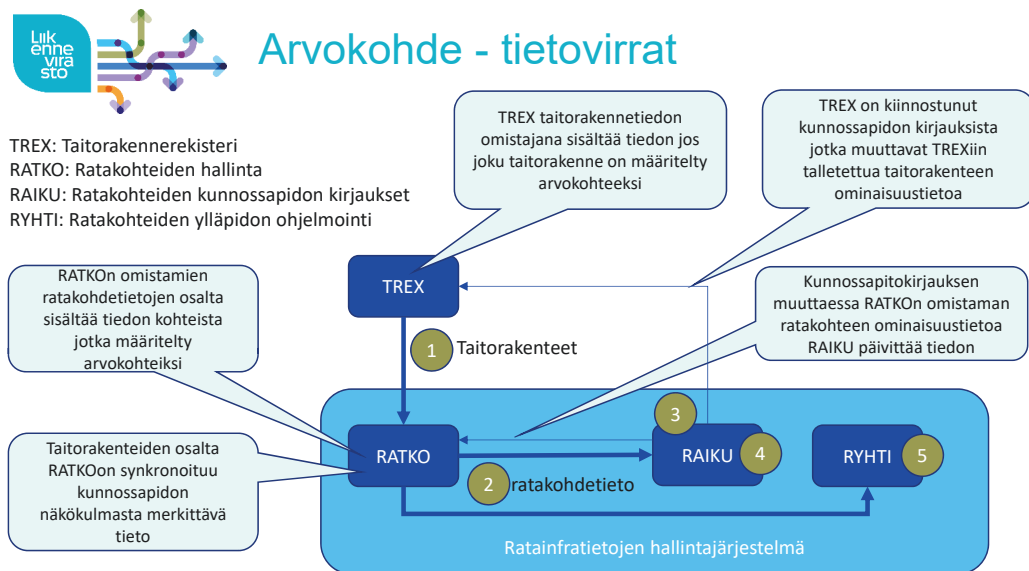
## 3.3 Rataverkon arvokohteet

Nykyisten rataverkon arvokohteiksi valittujen siltojen tiedonhallinnassa taitorakennerekisteri on keskeinen. Ratapurkki on nykyisin käytössä oleva ratatiedon hallintajärjestelmä, joka sisältää raportointi- ja ylläpitokäyttöliittymän sekä karttakäyttöliittymän. Lisäksi Ratapurkissa on ratalinja tallennettuna.

Radanpidon tietojärjestelmää uudistetaan RAID-e-hankkeessa, joka on paraikaa meneillään. Hankkeessa toteutetaan ratakohteiden hallintajärjestelmä RATKO, josta ratakohdetietoa voidaan tarjota rajapintojen kautta muualle. Taitorakenteiden osalta taitorakennerekisteri säilyy edelleen tiedon masterina.

Tieto jonkin ratakohteen kuulumisesta arvokohteisiin on mahdollista sisällyttää RATKO-järjestelmään ominaisuustietona. Ratakohteiden kunnossapitosovellus RAIKU on myös osa RAID-e-hankkeen tuottamaa ratainfra tietojen hallintajärjestelmää. Sen tarkoituksena on tarjota kunnossapitäjälle tietoa ratakohteiden ominaisuuksista (RATKOsta) ja kohteiden kirjatusta kunnossapitohistoriasta. RAIKUun tullaan kirjaamaan myös kaikki kunnossapidon toteutumatiiedot. Arvokohdetta koskevan erityisen tiedon kirjaamista varten on mahdollista toteuttaa lomake, jonka kautta arvokohdespesifiset kirjaukset viedään järjestelmään. RYHTI-järjestelmä puolestaan tulee palvelemaan ylläpidon ohjelmointia.

Seuraavassa esitetyn radanpidon tietojärjestelmiä kuvaavan kaavion kuvauksineen on laatinut tätä toimintamallityötä varten Tieto Oy:ssä Petteri Mandelin (kuva 25). Esitetty tietovirtojen malli on osin vielä ideatasolla, eikä järjestelmään mahdollisesti tarvittavista toiminnallisuuksien lisäämisistä ole tehty päätöksiä.



Kuva 25. Arvokohde ratainfra tietojen hallintajärjestelmässä. Periaatekaavio.  
Lähde: Petteri Mandelin, Tieto Oy, 14.3.2018.

Edellä esitetyn kaavion numeroituja kohtia koskevat kuvaukset:

1. Taitorakennerekisteri omistaa taitorakenteiden tiedon, joka synkronoituu RATKOon niiltä osin kuin tieto on kunnossapidon toimenpiteiden kannalta merkittävää. Taitorakenteiden arvokohdetieto voisi olla tämänkaltaista tietoa.
2. Ratainfra tietojen hallintajärjestelmän ratakohteiden hallintasoftware (RATKO) omistaa tavoitetilassa laajasti ratakohdetietoa. Omistamiensa ominaisuuslajien osalta se olisi "master" arvokohdetiedolle. RATKO tarjoaa kaiken ratakohdetiedon muiden järjestelmän sovellusten käyttöön.
3. RAIKU tarjoaa ratakohteiden kunnossapitäjälle näkymän ratakohdetietoon ja mahdollistaa kunnossapidon kirjausten kohdistamisen ratakohteisiin (→ kunnossapitohistoria). Jos kunnossapitotoimenpide muuttaa ratakohteen ominaisuustietoa, päivittyy se RATKOon ja taitorakennerekisteriin.

4. Ratakohteen ollessa arvokohde voisi RAIKU sisältää erityistä logiikkaa arvo-kohteen suhteen, esimerkiksi estää jotain toimenpiteitä tai tarjota arvokohdekohtaista kirjauslomaketta.
5. RYHTI-sovelluksella suunnitellaan keskipitkän ja pitkän aikavälin ylläpitoa ratakohteille (pääsääntöisesti ei kunnossapitosopimusten/budjetin piirissä). Jos arvokohteet pitää huomioida erikseen estämällä joitakin ylläpidon toimenpide-ehdotuksia tai sallimalla tietynlaiset arvokohteisiin erityisesti liittyvät toimenpiteet, voi RYHTI tarjota tätä tukevaa logiikkaa.

Radanpidon ympäristötietoja koskevan järjestelmän kehittämisessä on varmistettava rataverkon arvokohdetietojen välittyminen ympäristötietojärjestelmään.

### 3.4 Vesiväylien arvokohteet

Sekä sisävesi- että meriväylien arvokohdetietojen hallinnan kannalta VATU (Vesiväylä- ja merenkulun turvalaiterekisteri) ja taitorakennerekisteri ovat keskeisiä. Tulevalla vesiväylätietojen hallintajärjestelmällä HAAVILLA hallitaan VATUn ja VAREn tietoja.

Sisävesien arvokohteille tehtävistä toimenpiteistä tiedot tallennetaan LOKKI-järjestelmään kanavien osalta ja taitorakenteiden osalta taitorakennerekisteriin. Taitorakennerekisteri ja lisäksi tulevaisuudessa kiinteistö- ja sopimusrekisteri sisältävät merenkulun turvalaitteita koskevia tietoja myös arvokohteiden osalta. Taitorakennerekisterin ja kiinteistö- ja sopimusrekisterin kytkentä on näiltä osin varmistettava. Meriväylien kunnossapitourakoitsijat kirjaavat arvokohteita koskevat toimenpiteet REIMARI-järjestelmään. Kunnossapidon raportointi- ja seurantajärjestelmä HARJAn käyttöönotto etenee myös vesiväyläpuolen alueurakoissa ja kanavaurakoissa.

Vesiväyläkohteiden kohdekorttien laadinnassa on otettava huomioon vesiväyläkohteiden erityispiirteet. Monet nykyisistä vesiväylien arvokohteista ovat ainutlaatuisia, joten yksilöllisten tietojen kokoaminen tai linkittäminen kohdekorttiin edellyttää kohteiden hyvää tuntemusta. Esimerkiksi museokanavien kohdekortissa on tarpeen esittää, miten arvokohteeksi valittu kanava rajautuu muihin kanavaympäristön alueisiin ja kohteisiin. Majakoissa ja muissa merimerkeissä tiedot kohteen sijaintikiinteistöstä ja mahdollisesta vuokra- tai muusta sopimuksesta on tarpeen liittää tai linkittää kohdekorttiin. Kohdekortin kytkentä Liikenneviraston kiinteistö- ja sopimusrekisteriin tulee tältä osin varmistaa.

## 4 Toimintamallin osa 2 - arvokohdejoukon kehittäminen

### 4.1 Väylämuodoille yhteiset periaatteet ja menettelytavat

Arvokohdejoukon täydentämisessä periaatteena on, että vain valtion omistajahallinnassa olevia kohteita nimetään arvokohteiksi. Valintaa ja nimeämistä valmisteltaessa on otettava huomioon väylänpidon ja liikenteen nykyiset ja tulevat tarpeet sekä maankäytön kehittymisen asettamat reunaehdot kohteiden valinnalle. Kohteiden kunto ja kunnostustarve tulee selvittää ja varmistaa kohteiden kunnossapidon resurssit myös näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa.

Arvokohteiden valinta tehdään väylänpidon historiaan liittyvien arvojen perusteella edellä mainitut, väylänpitoon ja liikenteeseen liittyvät reunaehdot huomioon ottaen. Kohteiden arvottamisessa käytetään kriteerejä, jotka on kuvattu Liikenneviraston julkaisussa *Arvokohteiden kriteerit Liikenneviraston väyläverkolle* (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 25/2017, Hyvärinen, M. 2017). Kohteiden saavutettavuus ei ole varsinainen valintaperuste, vaan saavutettavuus käsitellään kohdetta koskevana, viestintää ja opastusta koskevana näkökulmana. Arvokohde voi siten olla myös yleisölle saavuttamaton. Tällaista kohdetta koskevaa viestintää ei suunnata yleisölle, eikä kohteelle pyritä järjestämään palveluvarustusta. Historialliselta merkitykseltään ja väylänpidon kannalta keskenään samanarvoisiksi arvioiduista kohteista arvokohteeksi voidaan valita parhaiten saavutettavissa oleva kohde.

Liikenneviraston perinnetoimintaryhmä, joka on asetettu 11.6.2018, vahvistaa väyläverkon arvokohdevalinnat. Kohteita koskevat päätökset tehdään Liikennevirastossa työjärjestyksen mukaan ja dokumentoidaan hyvin, myös päätösten perusteet, ja huolehditaan tiedon välittyminen asianomaista kohdetyypistä koskevaan rekisteriin.

### 4.2 Uudet arvokohteet

Uusien kohteiden inventointi voidaan käytännössä toteuttaa projektiluonteisesti.

Kohteiden inventointi sisältää seuraavat vaiheet:

- kohteita koskevien Liikenneviraston rekisteri- ja muiden aineistojen koonti
- kohteita koskevien väylänpidon suunnitelmien koonti
- historiatietojen koonti tarvittavassa laajuudessa
- kohteita koskevien maankäyttötietojen koonti (kaavat)
- asiantuntijakyselyt: Liikennevirasto, ELY-keskukset
- sidosryhmäkyselyt: Museovirasto, maakuntamuseot, maakuntien liitot, kunnat
- maastokäynnit: kohde ja sen lähiympäristö
- inventointitietojen analysointi ja vienti tietojärjestelmiin.



Inventointivaiheen jälkeen seuraavassa arvotusvaiheessa käytetään arvokohteiden kriteeristöselvityksessä esitettyjä kriteerejä ja menettelytapoja. Valinnassa voidaan käyttää kriteeristöselvityksessä esitettyä pisteytystä, mikäli inventointitietopohja on riittävä.

Arvokohteiden valintaprosessissa eri osapuolien kuuleminen on tärkeää. Kuultavia tahoja ovat Liikenneviraston sisäiset organisaatioyksiköt sekä museoviranomaiset, kunnat ja maakunnat. Kohteiden valintapäätöksen ja vastaavasti poistopäätösten valmistelussa sovelletaan Tiehallinnossa/Pirkanmaan ELY-keskuksessa käytettyjä valmistelu- ja päätösmenettelyjä. Seuraavassa esitettyä valmistelu- ja päätöksen- tekoprosessia on tarpeen mukaan mahdollista tiivistää tai sujuvoittaa.

Arvokohteiden nimeämisen vaiheet ovat seuraavat:

- kootaan kohde- tai kohdejoukkokohtaisesti historiatiedot: milloin rakennettu tai syntynyt; rakennuttaja, suunnittelija, rakentaja; rakentamisen syyt; onko osa jotain laajempaa yhteyttä; käyttöhistoria; tehdyt korjaukset
- kootaan kohteen kuntotiedot
- laaditaan kuvaus kohteesta liitteineen: kartta, valokuvat, tarkka sijainti ja rajaus, kohteen verkollinen tai hallinnollinen asema
- kohteen nykyinen ja tuleva merkitys väylänpidon kannalta arvioidaan; kohteen kuntoon ja kohdeympäristön muutoksiin liittyvät riskit ja muutokset arvioidaan
- kuuleminen ja mahdolliset lausuntopyynnöt
  - o Liikenneviraston sisäiset kuulemiset, ELY-keskukset
  - o kunta, maakuntamuseo tai Museovirasto, maakunnan liitto
- kuulemisessa saadun informaation analysointi
- mahdolliset lisäselvitykset
- päätösesityksen valmistelu ja asian ratkaisu työjärjestyksen mukaisesti
- päätöksen kirjaaminen ja arkistointi
- tarvittavat tietojärjestelmäkirjaukset tai -päivitykset.

Uuden arvokohteen nimeämistä koskevan päätöksen sisältö voi rakentua seuraavasti:

- kohteen kuvaus
  - o rakentamis- tai valmistumisajankohta
  - o kohteen rakenne tai tyyppi
  - o sijainti ja verkollinen asema
- rekisteritiedot, kuntotiedot, maankäyttö ja kaavoitustilanne, kohdetta koskevat väylänpidon suunnitelmat
- nimeämisestä mahdollisesti tehdyt esitykset tai aloitteet
- todetaan historiaselvitysten tulokset: kohteen merkitys valtiollisen väylänpidon kannalta keskeisten ilmiöiden tai ajanjaksojen kannalta
- kuuleminen: lausunnot ja vastineet niihin
- ratkaisu ja perustelut
  - o kriteeristöjen pohjalta tehdyn arvioinnin tulos
  - o väylänpidon näkökulma
  - o maankäytön ja kaavoituksen näkökulma
- arvokohteeksi nimeämisen merkitys
  - o väylänpidolle: lähtökohtana on, että kohde säilytetään arvokohdepäätöksen tekemisen mukaisessa asussa; kohteisiin ei tehdä muutoksia, ellei liikenneturvallisuus tai kohteen säilyminen sitä erityisesti vaadi
  - o väylänpidon kustannuksille
  - o kohteen liikennöinnille
  - o maankäytölle ja kaavoitukselle
  - o kunnossapidon suunnittelun käynnistäminen
  - o viitoitus ja opastus
  - o kohdetietojen vienti tietojärjestelmiin ja viestintäaineistoihin
  - o kunnossapidon ja muiden kohdetta koskevien toimenpiteiden rahoituksen vastuut
- päätöksen jakelu: aloitteen tekijä, asianomainen ELY-keskus, Liikennevirasto, kunta, maakuntamuseo tai Museovirasto, maakuntaliitto, perinyshenkilöt.

## 4.3 Arvokohteiden poisto

Arvokohdepoisto voi merkitä joko vain kohteelle annetun arvokohdestatuksen poistamista tai laajemmin kohdetta koskevia toimenpiteitä tai seurauksia. Kohdepoisto voi olla osa siirtoprosessia tai johtaa myöhemmin kohteen siirtämiseen Liikennevirastolta toiselle omistajalle. Äärimmillään kohdepoisto voi tarkoittaa sitä, että arvokohteiden joukosta poistettava kohde puretaan. Jossain tapauksissa kohde voidaan myös jättää raunioitumaan, ellei siitä aiheudu vaaraa tai riskiä yleisölle.

Poiston jälkeen tietojärjestelmissä oleva arvokohdestatusta koskeva tieto joko poistetaan tai ominaisuustieto muutetaan siten, että kohdetta koskeva arvokohdetieto ja sen muutos jäävät näkyviin, mutta arvokohdestatus ei ole aktiivinen. Tällöin tietomuutoksella voidaan varmistaa, että väylänpitäjällä säilyy tieto entisistä arvokohteista. Viestintäaineistosta kohdetiedot poistetaan. Maastossa mahdollisesti olevat kohdeopasteet poistetaan tai niitä ei uusita. Kohteeseen liittyvät opastus- ja P-alueet varustuneen selvitetään ja niiden ylläpito ratkaistaan erikseen.

Eri osapuolten kuulemisen tulisi olla laajaa, kun kyseessä on arvokohdestatuksen poisto kohteelta. Mikäli kokoelmapoisto johtaa kohteen purkamiseen, tulisi Museo-  
virastoa kuulla. Mikäli kohdepoisto ei ratkaisevasti muuta kohteen säilymisen edelly-  
tyksiä, poistoprosessi voi olla kevyempi.

Arvokohteen poisto kokoelmasta voi perustua seuraaviin seikkoihin:

- arvokohdejoukon edustavuuteen liittyvä, kokoelmapoliittinen peruste
  - o kohde ei täytä arvokohteen kriteeristössä kohteille asetettuja vaa-  
timuksia
  - o kohde on toisinto tai kaksoiskappale kohdejoukossa jo olevasta  
kohteesta
  - o kohde on menettänyt historiallisen todistusvoimansa huonokuntoi-  
suutensa vuoksi
  - o kohteesta ei ole olemassa tai saatavilla riittäviä kontekstitietoja
- kohteen huonokuntoisuus tai historialliseen arvoon nähden haitallinen, to-  
teutettu muutos kohteessa
- yleisen edun kannalta tärkeä syy, kuten väylän merkittävä parantaminen,  
joka edellyttää arvokohteen purkamista, siirtämistä tai merkittävää, koh-  
teen erityispiirteet muuttavaa korjaamista.

Arvokohteen poistomenettely sisältää seuraavat vaiheet:

- aloite voi tulla väylänpitäjältä tai muulta taholta, jonka etua tai oikeutta  
asia koskee
- aloite arvioidaan poistoperusteisiin nähden
  - o kohteen nimeämisen perusteet
  - o kohteen ja sen ympäristön tila ja muutokset
- lausunnot ja kuuleminen
  - o jos kyse on maantieverkon kohteesta, kyseinen ELY-keskus tienpi-  
toviranomaisena
  - o museoviranomaiset
  - o kunta
  - o maakunnan liitto
  - o Liikenneviraston asianomaiset organisaatioyksiköt
- mahdolliset neuvottelut kuulemisen johdosta tai kuulemisen yhteydessä
- poistopäätös työjärjestyksen mukaisesti
- mikäli aloite ei edellisten vaiheiden jälkeen johda kohteen poistoon, vireil-  
lä olleesta poistoa koskevasta asiasta on syytä tehdä kirjallinen muis-  
tio/päätös, jossa aloite, kannanotot ja poistosta luopuminen todetaan
- päätöksen sisältö nimeämisestä vastaavasti, ja lisäksi todetaan
  - o museostatuksen poiston merkitys kohteen kunnossapidolle
  - o kohteen viitoituksen ja opastuksen järjestelyjen muutokset
  - o poiston merkitys kohdetta koskeville maankäyttö- ja kaavaratkai-  
suille
- päätöksen kirjaaminen ja arkistointi.

## 5 Toimintamallin osa 3 - arvokohteiden kunnossapito

### 5.1 Väylämuodoille yhteiset periaatteet

Väyläverkon käytössä olevia arvokohteita pidetään kunnossa elinkaaritehokkaasti kulttuurihistorialliset arvot säilyttäen. Kunnossapito on suunnitelmallista ja pitkäjänteistä, mikä ylittää tavanomaisen huomioon ottamisen tason. Arvokohteiden kunnossapito viestii osaltaan yhteiskuntavastuun toteutumisesta Liikenneviraston toiminnassa.

#### 5.1.1 Kohdekohtainen kunnossapitosuunnitelma

Tavoitetilassa kaikilla eri väylämuotojen arvokohteilla on kohdekohtainen kunnossapitosuunnitelma, joka kattaa kohteen hoidon ja korjaukset. Suunnitelman tulee palvella koko kunnossapidon hankinnan prosessia ohjelmoinnista kilpailutuksen kautta urakointiin ja kohteen kunnan seurantaan. Kunnossapitosuunnitelman tulee olla soveltuvin osin päivitettävä tai päivittyvä.

Kunnossapitosuunnitelmassa kuvataan kohdetta koskeva tiedonhallinta, kohteen liikennehistoriallinen tausta ja säilytettävät ominaispiirteet, kohteen muutokset ja korjaukset, nykyinen kunto, kunnossapidon tavoitteet ja toimenpiteet sekä toimenpiteiden toteutuman seurannan menettelyt. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi kohteelle mahdolliset ja kielletyt tai rajoitetut toimenpiteet. Liikenneturvallisuusnäkökulma otetaan huomioon väylä- ja kohdetyyppiä koskevien vaatimusten mukaisesti nykytilakuvauksessa, tavoitteissa ja toimenpiteissä. Suunnitelman tarkistamisen tarve ja ajankohta määritellään ja esitetään suunnitelmassa.

Kunnossapitosuunnitelma kattaa myös varsinaisen arvokohderakenteen lähiympäristön väylänpitäjän hallinnassa olevan alueen/kiinteistön osalta. Mikäli arvokohteelle on nimeämisen yhteydessä määritelty raja-alue, noudatetaan sitä. Muutoin arvokohteeseen luetaan kuuluvaksi myös kohteeseen tutustumista palvelevat rakenteet, kuten opastaulut, viitoitus ja pysäköintialue palveluvarustuksineen. Kohderaja-alue esitetään suunnitelmassa tarkoituksenmukaisella tarkkuudella. Kunnossapitosuunnitelmassa käsitellään tarvittavassa laajuudessa arvokohteen lähiympäristön hoito ja korjaukset. Mikäli kohde on maisemallisesti tai kulttuuriympäristön osana merkityksellinen, kunnossapitosuunnitelmassa on mahdollista käsitellä kohteeseen liittyvien, muidenkin maanomistajien omistuksessa olevien alueiden hoitoa suositusluonteisesti.

Jos kohteella on viitoitus ja/tai maasto-opastus, opastuksen informaation sisältöä ja opastuksen käytännön toteutusta koskevat asiat käsitellään suunnitelmassa. Opastuksen suunnittelussa noudatetaan soveltuvin osin maantieverkon museokohteille laadittu suositus (*Museoteiden ja -siltojen opasteet. Malleja ja suosituksia*. Pirkanmaan elinkeno-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisu 7/2011).

### 5.1.2 Kohteiden muuttamisen ja korjaamisen periaatteet

Arvokohteiden kunnossapidon lähtökohtana pidetään kohteen arvokohteeksi nimeämisen ajankohdan mukaista tilannetta. Olennaista tällöin on, että kohteen rakenne ja kunto on dokumentoitu valintaprosessin ja nimeämisen yhteydessä. Käytössä olevalla väyläverkolla kohteisiin on mahdollista tehdä liikenteen, liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun edellyttämiä, välttämättömiä muutoksia.

Kohteiden korjauksissa lähtökohtana on, että kohde säilytetään nimeämisajankohdan mukaisessa asussa. Kohteiden kerroksellisuuden hyväksyminen mahdollistaa kuitenkin kohteisiin tehtävät, hallitut muutokset. Olennaista on kohteen tutkittavuuden turvaaminen ja toimenpiteiden dokumentointi.

Mahdolliset uudet, kohteen rakentamisen aikaisesta asusta poikkeavat rakenneosat on tavoiteltavaa toteuttaa niin, että ne pystytään erottamaan vanhoista rakenneosista. Esimerkiksi 1920-luvun siltaan tarvittavat, nykyvaatimukset täyttävät kaiteet on suotavaa tehdä tyyliltään uudenaikaisina, mutta samalla miljööseen sovitettuina. Vanhoista rakenteista tai rakenneosista ei tuoteta replikoita eli entisen rakenteen kopioita muutoin kuin poikkeustapauksissa, joissa kohteella on esimerkiksi erityisen suuri maisema- tai kaupunkikuvallinen merkitys. Replikan tuottaminen voi olla perusteltua myös, jos replikalla on mahdollista täydentää muiden arvokohteiden tietyllä paikalla muodostamaa kokonaisuutta. Esimerkiksi ratapiha-alueen arvokohteiden joukosta puuttuva rakennelma voidaan korvata jo hävinneen rakennelman kopiolla, jolla arvokohteiden kokonaisuuden ymmärrettävyyttä vahvistetaan. Käytössä olevan väyläverkon arvokohteen restauroinnillekaan ei ole tarvetta.

Korjausten yhteydessä on suositeltavaa korvata kohteessa olevia, alkuperäiseen kohteen rakenteeseen kuulumattomia tai muutoin kohteen historiallista todistusvoimaa heikentäviä osia tai materiaaleja kohteeseen paremmin soveltuvilla ratkaisuilla. Esimerkiksi vanhaan museosiltaan on voitu aikaisempina vuosikymmeninä tehdä korjauksia ja muutoksia, jotka ovat vieraita tai jopa haitallisia kohteen alkuperäisen rakenteen kannalta. Tällaiset muutokset voidaan suunnitellusti korvata kohteeseen paremmin soveltuvilla materiaaleilla tai rakenteilla.

Kohteen korjauksissa käytetään kohteen rakentamisen tai valmistumisen ajankohdan mukaisia menetelmiä ja materiaaleja, jos se on mahdollista nykyisten teknisten ja muun muassa ympäristönsuojelua ja työturvallisuutta koskevien vaatimusten mukaan.

### 5.1.3 Kohteiden hoidon periaatteet

Kohteiden normaalissa, jatkuvassa hoidossa periaatteena on ylläpitää kohteen ja sen ympäristön tila siten, että kohteen määritellyt arvokkaat ominaispiirteet voivat säilyä ja ettei hoito vaaranna kohteen säilymistä pitkällä aikavälillä.

### 5.1.4 Kohteiden kunnossapidon luokitus

Arvokohteiden kunnossapitoa on mahdollista tarkastella kehikolla, joka periaatteeltaan on sovellus Metsähallituksen käyttämästä suojelualueiden kulttuuriperintökohteiden hoidon luokitusohjeesta. Tässä luonnostellulla luokituksella ei ole tarkoitus korvata tai syrjäyttää arvokohteelle muussa väylänpidossa käytettäviä korjaustarvetta vastaavia pisteytyksiä ja luokitteluja, vaan luokitusta voidaan tarvittaessa käyttää täydentämään normaalin väylänpidon menettelyjä.

Kunnossapidon kannalta tarkasteltavia tekijöitä voivat olla:

- kunnossapitoa palvelevan tiedon taso (ajantasaisuus, saatavuus, kattavuus)
  - tarvittaessa jaotellaan tiedon nykytila, historiatieto, suunnitelmia koskeva tieto
  - olemassa oleva kunnossapitosuunnitelma otetaan huomioon
- kohteen kunto
- kohteen kunnan seurannan/tarkastusten tilanne
- kohdetta koskevat riskit ja uhkatekijät
- kohdetta koskeviin riskeihin ja uhkatekijöihin varautuminen.

Kukin kohde saa luokitusohjeen mukaisesti 0-3 pistettä kunnossapitoon vaikuttavista tekijöistä. Pisteytyksen skaala on seuraava:

- 0 = ei tietoa tilanteesta/tilasta
- 1 = tilanne arvioidaan huonoksi
- 2 = tilanne arvioidaan kohtalaiseksi
- 3 = tilanne arvioidaan hyväksi.

Pisteytyksen tuloksia voidaan hyödyntää määriteltäessä kohteille kunnossapidon tavoitteita, eli pisteytys auttaa kohdentamaan toimenpiteitä kiireellisimpiin tehtäviin. Pisteytyksen tulosten perusteella tarkastettava arvokohteiden joukko voidaan jakaa esimerkiksi kolmeen luokkaan: pisteitä yhteensä 0–5, 6–10 ja 11–15. Suurimmat pistemäärät saavat kohteet olisivat tällöin parhaassa tilassa kunnossapidon kannalta. Pisteytys ja kohteiden jakaminen luokkiin voisi edesauttaa esimerkiksi kunnossapitosuunnitelmien laadinnan kiireellisyyden määrittelyä.

## 5.2 Maantieverkon arvokohteet

### 5.2.1 Kunnossapidon periaatteet

Maantieverkon museoteiden ja -siltojen kunnossapidosta vastaavat ELY-keskukset. Maantieverkon arvokohteiden kunnossapidossa hoidon osalta on tärkeää, että arvokohdetiedot ovat alueurakan kilpailutuksessa riittävän aikaisessa vaiheessa mukana. Urakoiden valmistelussa tulisi tarkistaa arvokohteiden olemassaolo, ja liittää tieto arvokohteista urakan tarjouspyyntöön. Jos arvokohdetta koskee tienparannus- tai sil-lankorjausurakka, tieto toimenpiteestä tulisi siirtää alueurakoitsijalle.

Arvokohteita koskeva tieto tierekisteristä ja taitorakennerekisteristä poimitaan mukaan alueurakan lähtötietoihin TIIRA-järjestelmän kautta. Arvokohdetieto liitetään urakan tarjouspyyntöön erillisenä arvokohdetarkennuksena. Tarvittava kohdekohtainen erityisohjeistus saadaan kohdekohtaisesta kunnossapitosuunnitelmasta, jos se on laadittu. Muutoin erityisvaatimukset varmistetaan ELY-keskuksen perinneyhdys-henkilöltä ja museosiltojen yhteydessä myös siltainsinööriltä.

Hoitourakan käynnistyessä arvokohteet käydään läpi sopimuskatselmuksessa ja aloi-tuspalaverissa sekä myöhemmin työmaakokouksissa ja työn vastaanoton yhteydessä. Arvokohteen tila tulee tarkastaa urakan alkaessa ja päättyessä. Arvokohteille tehdyis-tä vuositarkastuksista ja toimenpiteistä raportoidaan HARJA-järjestelmän kautta, kun järjestelmä on otettu käyttöön. Perinneyhdys-henkilön on suositeltavaa tehdä vuosit-taiset tarkastuskäynnit alueensa museokohteilla yhdessä aluevastaavan ja urakoitsi-jan edustajan kanssa.

Maantieverkon arvokohteiden kunnossapidossa noudatetaan kohdekohtaista suunnitelmaa, mikäli se on laadittu. Muutoin noudatetaan seuraavassa esitettyjä toimintatapoja.

Maantieverkon arvokohteisiin on mahdollista tehdä muutoksia liikenneturvallisuuden, liikenteen sujuvuuden, rakennustekniikan, kohteen säilymisen turvaamisen tai materiaalien saatavuuden takia. Muutokset suunnitellaan tapauskohtaisesti. Esimerkkejä mahdollisista toimenpiteistä ovat:

- liikenneturvallisuuden parantaminen, esimerkiksi sillan kaiteiden uusiminen ja valaisinpylväiden asentaminen
- tien kunnossapitotoimet, esimerkiksi ojitus ja tierumpujen uusiminen
- arvokohteen saavutettavuuden parantaminen, esimerkiksi levikkeen rakentaminen museotielle
- arvokohteen säilymisen turvaaminen, esimerkiksi teräsbetonirakenteiden käyttäminen romahtamassa olevassa kivisillassa, pahasti ruostuneen teräsilan hiekkapuhallus
- korvaavia materiaaleja käytetään harkinnan mukaan, mikäli alkuperäisiä ei ole saatavissa.

Arvokohteen hoitoon sisältyvät kohteeseen kuuluvaksi rajatut ja kohteeseen liittyvät opasteet, levähdysalueet ja muu ympäristö. Kohteiden hoidon tulee olla suunnitelmallista ja säännöllistä. Hoitotoimien vähimmäisvaatimukset ovat:

- keväkunnostus: opasteet päivitetään ja siistitään, levähdysalueille ja pysäköintipaikoille sijoitetaan roska-astiat ja muut varusteet, muu normaali kunnossapito
- kesäkunnostus: vesakot raivataan ja niitetään riittävän usein, huolehditaan levähdysalueiden ja pysäköintipaikkojen siisteydestä ja näkemien avaamisesta myös arvokohteelle
- syys- ja talvikunnostus: opasteet peitetään tarvittaessa, talvikunnossapito.

## 5.2.2 Kohdekohtainen kunnossapitosuunnitelma

Maantieverkon arvokohteiden kunnossapitosuunnitelmassa otetaan huomioon edellä esitettyt, kaikkia väylämuotoja koskevat periaatteet sekä kunnossapidon edellä kuvatut toimintatavat. Lisäksi kunnossapitosuunnitelman laadinnassa huomioidaan:

- museokohteelle mahdolliset ja kielletyt toimenpiteet määritellään
  - o mitkä rakenteet jätetään ennalleen, mitä rakenteita korjataan ja onko työmenetelmiä rajattu
  - o hoitorajat (etäisyydet), säilytettävät puut, suojeltavat kasvit, rakenteiden pesu, siltojen pesun erityisvaatimukset
- kohdetta koskevien perus- ja toimenpidetietojen hallinta ja toimenpiteiden raportointi
- viherhoidon laatuvaatimukset ja toimenpiteet esitetään tarpeen mukaan kohdekohtaisella viherhoidon kortilla (hoitoon vaikuttava ympäristötekijä Y, museotie/museosilta)
- liikenneturvallisuusnäkökulma, esimerkiksi millaiset kaideratkaisut ja valaistus ovat mahdollisia vaarantamatta turvallisuutta; millainen puukaiteen tulee olla, jotta täyttää nykynormit (kestää, joustaa); mitä tehdään betonirakenteille (kaidetolpat, kilometripylväät jne.)
- esteettömyys, mikäli yleisöllä on pääsy kohteeseen.



### 5.2.3 Tiet

Vanhimpia tielinjauksia on muutettu aikojen kuluessa, ja etenkin autoistuminen muutti teiden luonnetta huomattavasti. Museoteissa tieliikennehistorian kannalta olennaista on säilyttää tien suuntaus eli linjaus ja tasaus. Museotien mutkia ei siis oiota eikä mäennypylyitä tasata. Tien maisemallisen ja taajamakuullisen merkityksen mukaan myös tietilan leveydellä on merkitystä, eli mahdolliset jalankulku- ja pyöräilyväylät tulee suunnitella ja toteuttaa tiemiljööön ehdoilla. Tieympäristön valaistus voidaan yleensä toteuttaa tavanomaiseen tapaan, mutta arvokohteen miljööseen sovitetuin ratkaisuin.

Muinaismuistolain merkitystä väylänpidon ja erityisesti tiestön kannalta on käsitelty luvussa 2.1.1.5 (Arvokohteet ja erityislainsäädännön nojalla suojellut kohteet). Maantieverkolla käytössä ja kunnossapidon piirissä oleviin historiallisiin teihin taikka arvokohteeksi tai museotieksi nimettyihin teihin ei sovelleta muinaismuistolakia, joten muinaismuistolain rauhoitusmääräykset eivät koske näitä tiejaksoja.

Käytössä olevaa historiallista tielinjaa voi koskea kaavamerkintä *s/historiallinen tielinja*, jonka kaavamääräyksessä voidaan esittää esimerkiksi, että tien linjaus ja suhde ympäristöön tulee säilyttää. Tällöinkin tien tavanomaiset hoito- ja kunnostustyöt ovat sallittuja, mutta merkittävämmistä tienparannushankkeista tulee neuvotella museoviranomaisten kanssa (Museovirasto 2017). Rakennustyöt tien ympäristössä ovat sallittuja, mutta ne pitää sovittaa tiemaiseen.

Museoviraston historiallisen ajan kiinteitä muinaisjäännöksiä koskevan oppaan mukaan vähintään noin sata vuotta vanhat välimatkapylväät, manttaalikivet ja muut teihin liittyvät merkkikivet ovat kiinteitä muinaisjäännöksiä. Ensisijaisena tavoitteena on kiven säilyttäminen alkuperäisellä paikallaan. Mikäli kivi on kaatunut, sen pystyyn nostaminen ja puhdistaminen on suotavaa. (Niukkanen, M. 2009.)

Museoteiden viherhoito tehdään normaalien viherhoidon laatuvaatimusten mukaan. Erillisen kohdekohtaisen kunnossapitosuunnitelman mukaisesti viherhoidolle voidaan määritellä lisätoimenpiteitä työkohtaisena tarkennuksena. Tällöin viherhoidon luokkaa täydennetään hoitoon vaikuttavalla ympäristötekijällä (Y) ja hoidolle laaditaan tarpeen mukaan viherhoitokortti Liikenneviraston ohjeiden mukaisesti. Mikäli museotiellä on matkailullista ja/tai maisemallista arvoa, viherhoidon laatutasoa voidaan parantaa ja hoitoluokkaa nostaa. Museotien viherhoidossa otetaan huomioon tienvarsien arvokas puusto, niittykasvillisuus tai huomionarvoiset kasvilajit, mikäli ne on inventoitu. Erityistä huomioarvoa on tieympäristön arkeofyyttikasveilla eli muinaistulokkailla.

Museoteiden talvihoito ei yleensä poikkea tavanomaisesta maanteiden kyseisen talvihoitoluokan tien hoidosta. Tarvittavat tarkennukset talvihoitoluokkaan tai talvihoidon toimenpiteisiin määritellään kohdekohtaisesti. Mikäli museotiellä on merkitystä tutustumiskohteena ympäri vuoden, saattaa tapauskohtaisesti olla tarpeen ottaa saavutettavuus huomioon talvihoidossa.

Sorateilla museotien kunnossapito vastaa pääosin normaalia kunnossapitoa. Soratien pintakerrosten ja sivuojen kunnostus ja palteiden poisto tehdään normaaliin tapaan. Ojituksessa syntyvät massat on maisemallisten syiden johdosta suotavaa kuljettaa pois museotiejaksolta. Rumpuja voidaan uusia ja rumpu voi olla betonia tai muovia. Päällysteiden uusiminen museoteilla on myös mahdollista tavanomaiseen tapaan.

Mikäli museotien tasaus on aikojen kuluessa noussut ympäristöään korkeammalle ja tie sijoittuu maisemallisesti tai rakennettuna kulttuuriympäristönä valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaaksi luokitellulle alueelle, tien tasauksen alentaminen on toivottavaa. Tasauksen lasku tulee suunnitella huolellisesti yhteistyössä museoviranomaisten ja paikallisten maanomistajien kanssa.

Museoteiden kunnossapitoa koskevat tiedot sisältyvät tienpidon tietojärjestelmiin. Tierekisteritiedot muodostavat pohjan museotien tiedonhallinnalle. Esimerkiksi TIIRA-järjestelmässä tulisi olla arvokohdepoiminta valmiina, jotta tieto arvokohteesta tulisi mukaan alueurakan pohjatietoihin. HARJA-järjestelmän kautta tulisi saada tiedot urakan yhteydessä tehdyistä vuositarkastuksista ja toteutetuista toimenpiteistä. Museotiekohteissa alueurakkaan sisältyvät toimenpiteet voitaisiin raportoida HARJA-järjestelmän kautta osana viherhoitoa.

Maanteiden perusparannushankkeissa tieto museokohteista on tärkeää välittää toimenpiteiden suunnittelijoille. Museotien merkitys parantamishankkeen tavoitteiden kannalta on arvioitava tapauskohtaisesti joko osana laadittavaa maantielain mukaista suunnitelmaa tai muuta suunnittelua.

#### 5.2.4 Sillat

Museosilloille laadittavissa kunnossapitosuunnitelmissa on erityisesti otettava huomioon seuraavat seikat:

- kunnossapidon kannalta olennaiset, kilpailutukseen tarvittavat tiedot on voitava selkeästi erottaa muusta raportin sisällöstä
- suunnitelman tulee palvella siltojen korjausohjelmointia
  - o sillan säilytettävät rakenteet todetaan
  - o suojelun tavoitteet esitetään
  - o korjaamiselle asetetut erityiset tavoitteet, menetelmävaatimukset ja -rajoitteet esitetään
  - o yleis- ja erikoistarkastuksia koskevat erityiset vaatimukset määritellään
- sillan alueurakassa tapahtuvaa hoitoa varten tarvittavia tietoja ovat muun muassa:
  - o kuntotiedot
  - o siltaan liittyvien ja erityisiä hoitotoimia vaativien alueiden kuvaukset
  - o tiedot tärkeistä suojeltavista rakenteista
  - o hoidon yksilöidyt tavoitteet ja hoidon yksilöidyt menetelmäkuvaukset rajoituksineen
  - o sillan vuositarkastuksessa huomioon otettavat erityiset seikat.

### 5.3 Rataverkon arvokohteet

Rataverkon museosilloille ja mahdollisesti muillekin arvokkaille silloille laaditaan kohdekohtaiset kunnossapidon suunnitelmat. Suunnitelmien laadinnassa maantieverkon museosilloja koskevat periaatteet ja erityisvaatimukset ovat valtaosin sovellettavissa rataverkon siltoihin. Rautateillä hoidon käytännöt eivät ole yhtä yksityiskohtaisesti ohjeistettuja kuin maantieverkolla, mikä on otettava huomioon suunnitelmien laadinnassa.

Liikennevirasto vastaa arvokohteiden huomioon ottamisesta korjaussuunnittelun ohjelmoinnissa ja rahoituksen ohjaamisesta arvokohteille. Arvokohteiden huomioon ottamisesta radan tavanomaisessa kunnossapidossa vastaavat Liikenneviraston aluepäälliköt ja alueille nimetyt rataisännöitsijät. Rataverkon arvokohteet otetaan huomioon normaaleissa kunnossapitoon kuuluvissa tarkastuksissa, kun arvokohdetieto on tallennettu asianomaiseen rekisteriin. Kohdekohtaisessa suunnitelmassa määritellään tarkastuksissa huomioon otettavat, erityisesti arvokohteita koskevat seikat. Arvokohteet sisältyvät siltojen korjausohjelmaan, joka käydään vuosittain läpi ja valitaan korjaussuunnittelukohteet. Kunnossapitotoimia toteuttavat urakoitsijat raportoivat arvokohteille tehtävät toimenpiteet osana normaalia toimenpiteiden toteutumaseurantaa.

Rautatiesiltojen kunnossapitoprosessissa arvokohteiksi valitut sillat otetaan huomioon taitorakenteiden tarkastuksessa ja vuositarkastuksessa. Toteutetut korjaustoimet dokumentoidaan Rautatiesiltojen korjausohjeen mukaisesti.

Liikenneviraston kunnossapitovastuulla oleville museorautatieosuuksille laaditaan kohdekohtainen kunnossapitosuunnitelma. Suunnitelmassa käsitellään museorautatien nykytila, kunnossapidon tavoitteet ja toimenpiteet. Suunnitelman laadinta-prosessia, tarkempaa sisältöä ja kytkeytymistä radanpidon ohjeistukseen ja kunnossapidon hankintaan on vielä selkiinnytettävä.

Rataverkkoon liittyville arvokkaille rakennuksille laaditaan kohdekohtaiset suunnitelmat ensin peruskorjauksesta ja sitten kunnossapidosta. Suunnitteluvaiheessa Museoviraston näkemykset tulee ottaa huomioon.

## 5.4 Vesiväylien arvokohteet

Liikennevirasto vastaa siitä, että vesiväylien arvokohteille tehdään oikeat kunnossapitotoimenpiteet, ja tarvittaessa toimenpiteistä kuullaan Museovirastoa. Vesiväylillä nykyisten arvokohteiden kunnossapitoa jatketaan hyviksi havaittuja käytäntöjä noudattaen. Dokumentoinnilla ja tiedonhallinnalla varmistetaan kunkin kohteen säilytettäviä ominaispiirteitä ja kohteisiin tehtyjä muutoksia koskevan tiedon käytettävyys myös tulevaisuudessa.

Vesiväylien nykyisten arvokohteiden kunnossapidossa erityispiirteenä on kohteiden yksilöllisyys. Kunnossapidon toimijakenttä ja prosessit ovat vakiintuneet. Kullekin vesiväylien arvokohteelle on kuitenkin suositeltavaa laatia kohdekohtainen kunnossapidon suunnitelma. Suunnitelman laadinnan yhteydessä on mahdollista hoitaa keskitetysti vuoropuhelu museoviranomaisten kanssa. Suunnitelmien laadinnan menettelyjä, suunnitelman sisältöä ja kytkeytymistä kunnossapidon prosesseihin tulee vielä selvittää. Lähtökohtana voidaan pitää edellä muille väylämuodoille esitettyjä kunnossapidon suunnitelmia koskevia ehdotuksia.

Arvokohteeksi valittujen kanavien rakennetietoihin taitorakennerekisteriin tallennettu ominaisuustieto ohjaa kunnossapidon prosessia kanavarakenteiden tarkastuksesta alkaen. Museokanavat pidetään mukana kanavien hoitourakoissa yhdeksällä hoitoalueella. Urakoitsijat raportoivat toimenpiteistä Liikennevirastolle osana normaalia toteutumaraaportointia.

Arvokohteeksi valittujen merenkulun turvalaitteiden kunnossapito tehdään Liikenneviraston kiinteiden merimerkkien ylläpito- ja korjausohjeistuksessa määritellyllä tavalla. Kiinteiden turvalaitteiden merkittävät korjaushankkeet kilpailutetaan erikseen, ja korjausten suunnittelun asiantuntemus varmistetaan myös kulttuurihistoriallisten arvojen osalta.

## 6 Toimintamallin osa 4 – viestintä ja yhteistyö

### 6.1 Viestintä

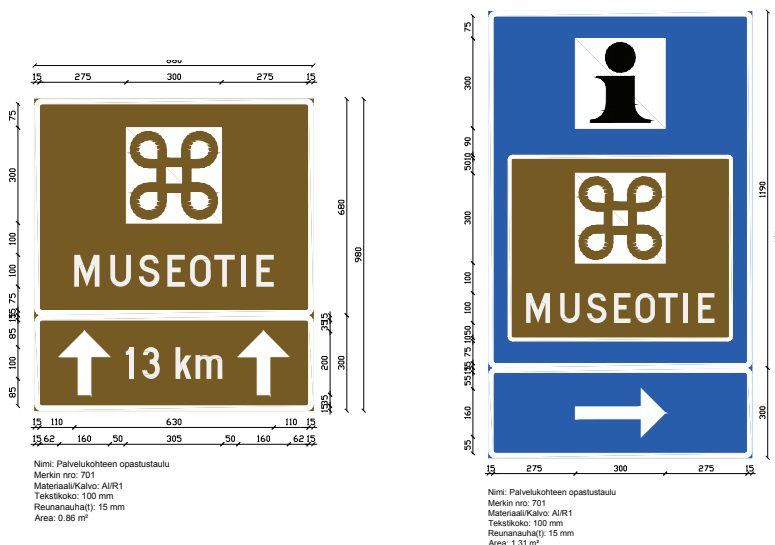
#### 6.1.1 Sähköinen viestintä

Arvokohteiden viestintää kehitetään ensisijaisesti digitalisaation avulla. Kaikkien väylämuotojen arvokohteita koskevan, yleisölle suunnatun sähköisen viestinnän välineenä kehitetään ensisijaisesti Liikenneviraston *Aikamatkalla Suomessa* -tarinakartta-sivustoa. Tiiviiden arvokohde-esittelyjen ja kohdekorttien ohella sivustoa täydennetään arvokohteita koskevilla uutisilla. Kohteita koskevat selvitykset, raportit ja julkaisut linkitetään tarinakarttasivustolle.

Asiantuntijakäyttöä varten kehitetään tarinakartan ohella Liikenneviraston liikenneverkkoa esittelevien internet-sivujen ympäristöosiota, jolla arvokohteet kytketään kulttuuriympäristöteemaan. Ympäristö-sivuille voidaan koota pidempiaikaista käyttöä silmällä pitäen arvokohteisiin liittyviä selvityksiä ja muita raportteja sekä arvokohteita koskevia linjauksia.

#### 6.1.2 Maasto-opastus ja kohdekortti

Arvokohteille, joille yleisöä ohjataan, järjestetään maasto-opastus ja laaditaan viestintää palveleva kohdekortti (kuva 27). Maasto-opastuksen perusratkaisuna on kohteen nimen ja perustiedot sisältävä infotaulu, jonka tietoja internet-sivustolla oleva tieto täydentää. Perustiedot esitetään suomeksi ja ainakin kaksikielisinä seuduilla myös ruotsiksi. Täydennystietona kohteista voidaan tarjota suomen- ja ruotsinkielisen tekstin ohella kieliversioita. Maantieverkolta tapahtuvassa kohdeopastuksessa noudatetaan palvelukohteiden viitoitusohjetta ja soveltuvin osin sitä täydentävää suositusta (*Museoteiden ja -siltojen opasteet. Malleja ja suosituksia*. Pirkanmaan elinkeno-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisu 7/2011). Tie- tai siltakohde viitoitetaan liikennemerkillä, jossa on tunnuksen 772 f (Muu nähtävyys) lisäksi teksti MUSEOTIE tai MUSEOSILTA (kuva 26).



Kuva 26.

Malli arvokohteiden viitoitusmerkistä. Lähde: *Museoteiden ja -siltojen opasteet. Malleja ja suosituksia*. Pirkanmaan ELY-keskus 2011.

18.08.2015

## ETELÄNKYLÄN ISOSILTA



Kuva 27. Malli kohdekortista, joka on laadittu yleisölle suunnattavaa viestintää varten. Lähde: Pirkanmaan ELY-keskus.

Maasto-opastuksessa infotaulun aineistoa täydennetään mahdollisuuksien mukaan ja kohteelle määritellyn palvelutasoluokituksen mukaisesti mobiiliopastuksella.

## 6.2 Kohteiden palvelutasoluokitus

Arvokohteiden saavutettavuudelle ja viestinnälle asetettavat tavoitteet määritellään kohde- tai kohdetyyppikohtaisesti. Määrittelyssä voidaan soveltaa tässä luvussa esitettyä palvelutasojäsentelyä. Edellä luvussa 5.1.4. on hahmoteltu arvokohteiden kunnossapidon tarkastelukehikkoa, joka perustuu Metsähallituksen käyttämään suojelualueiden kulttuuriperintökohteiden hoidon laatuluokitusta koskevaan ohjeeseen. Metsähallituksen laatuluokitusohjeen palvelutavoitteiden kehikkoa on myös mahdollista soveltaa Liikenneviraston arvokohteiden palvelutason tarkasteluun ja toimenpidetarpeiden määrittelyn tueksi.

Kullekin arvokohteelle määritellään palvelutaso, joka liittyy kohteen saavutettavuuteen ja esteettömyyteen sekä kohteesta saatavilla olevan informaation määrään. Palvelutason määrittelyn ja tarkastelun eri osa-alueita voivat olla:

- kohteen nykyinen palveluvarustus: P-alue, varusteet (pöytä-penkki-yhdistelmä, katos, roska-astiat ym.)
- kohteen nykyinen maasto-opastus: viitoitus ja infotaulu
- kohteen esteettömyys
- kohteen esittelyaineisto internetissä
- mobiiliopastus kohteelle
- viestintää palveleva kohdekortti: on/ei, ajantasaisuus, kattavuus.

Kohteen palvelutason nykytilaa ja tavoitetta tarkastellaan edellä mainittujen osa-alueiden avulla. Nykytilan arviointiin on mahdollista liittää osa-alueittain tehtävä pisteytys skaalalla: 0 = ei tietoa, 1 = osa-alueen tila on huono, 2 = osa-alueen tila on tyydyttävä ja 3 = osa-alueen tila on hyvä. Kohteet voidaan järjestää tai luokitella pisteytyksen tulosten perusteella yhteispistemäärien mukaan, mikäli se katsotaan tarkoituksenmukaiseksi.

Mikäli kyseinen arvokohde ei ole yleisön saavutettavissa maastossa eikä saavutettavuus ole tavoiteltavaa (esimerkiksi syrjäisyyden tai turvallisuuspuutteiden takia), palvelutasotavoitteet määritellään vain sähköisen viestinnän osalle.

Metsähallituksen ohjetta mukaillen yleisölle tarkoitettulle arvokohdeopastukselle voidaan nimetä seuraavia tavoitetasoja (palvelutasot):

- 0 = kohdetta ei esitellä yleisölle
- 1 = kohteeseen voi tutustua omatoimisesti, kohteen sijainti näytetään kohdetietojen yhteydessä
- 2 = kohteesta laaditaan yleisölle tarkoitettu kohdekortti, joka on saatavissa internet-sivuilta
- 3 = kohteella on kohdekortin lisäksi maasto-opasteet ja viitoitus
- 4 = kohteesta on tasojen 2 ja 3 lisäksi yleisön käyttöön tarkoitettua taustaineistoa, johon pääsee tutustumaan internet-sivujen kautta; kohdetiedot ovat olemassa myös ruotsiksi, englanniksi ja kohteen sijainnin tai matkailullisen merkityksen mukaan myös muulla kielellä
- 5 = kohde liittyy väylämuseoalueeseen ja kohteeseen on mahdollista saada opastusta väylämuseon aukioloaikana; kohde täyttää myös palvelutasot 2–4.



## 6.3 Yhteistyö

Liikennevirastossa arvokohteita koskeva sisäisen yhteistyön koordinointi tapahtuu jatkossa 11.6.2018 asetetun Liikenneviraston perinnetoimintaryhmän kautta. Viraston yhteistyötä Museoviraston ja Metsähallituksen kanssa on suositeltavaa jatkaa. ELY-keskukset tai tulevaisuudessa mahdollisesti perustettavat maakunnat ovat tärkeitä arvokohteiden alue- ja paikallistason yhteistyön toimijoita maantieverkon näkökulmasta.

Liikennealan museoilla on erityisasema arvokohteisiin liittyvän historiatiedon tuottajina ja tallentajina. Museoiden arvokohdeasiantuntemuksen tunnistamista ja käyttöön saamista koordinoidaan perinnetoimintaryhmän kautta. Tässä yhteydessä on mainittava myös liikennejärjestelmän historiaa koskevan hankkeen yhteydessä luotu yhteistyöverkosto, johon kuuluu yliopistotason tutkijoita ja tietokirjailijoita.

Monien harrastajayhteisöjen toiminta linkittyy myös arvokohteisiin. Nämä yhteisöt muodostavat arvokohteisiin liittyvän yhteistyön ulomman kehän. Harrastajayhteisöt ja arvokohteista kiinnostuneet paikallisyhteisöt muodostavat voimavaran, jolla on merkitystä väylänpitoon ja liikenteeseen liittyvän kulttuuriperinnön elävyydelle ja jatkuvuudelle.

Arvokohdekohtaisesti yhteistyöverkostoa voi jäsentää etenkin kunnossapitosuunnitelmien laadinnan yhteydessä. Laadintavaiheessa on suositeltavaa olla yhteydessä kohteen sijaintikuntaan sekä alueen museoviranomaisiin (ja maakunnan liittoon), sekä toimittaa valmis suunnitelma tiedoksi edellä mainituille tahoille. Kuhunkin arvokohteeseen liittyvistä keskeisistä yhteistyötahoista on mahdollista pitää kirjaa arvokohteen kohdekortissa.

## 7 Jatkotoimenpide-ehdotukset

### 7.1 Arvokohteita koskevien tehtävien organisointi

Tätä toimintamallityötä laadittaessa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistusta ja maakuntauudistusta koskevat lakiehdotukset olivat eduskunnassa käsiteltävinä. Lakiehdotukset sisältävät väylänpidon ja liikenteen hallinto-organisaatioita sekä niiden tehtäviä ja toimivaltaa koskevia muutoksia nykytilaan. Ehdoteilla muutoksilla on vaikutuksia myös väyläverkon arvokohteita koskevien tehtävien hoitoon. Toimintamallissa esitetyt toimintatavat ja tehtävien organisointi on tarpeellisilta osin sovitettava mahdollisesti muuttuvan tilanteen mukaiseksi.

Liikennevirastossa on pääjohtajan päätöksellä 11.6.2018 asetettu perinnetoimintaryhmä, joka korvaa aiemman perinnetoiminnan ohjausryhmän. Päätöksen mukaan perinnetoimintaryhmän tulee tehdä yhteistyötä Museoviraston sekä alan museoiden ja sidosryhmien kanssa. Ryhmän tulee ylläpitää perinnetoiminnan toimintasuunnitelmaa ja ohjata väyläverkon arvokohteiden ja kulttuuriperinnön vaalimista. Perinnetoimintaryhmälle on asetettu kaksi alaryhmää: luovutuksia ja museotoimintaa valmisteleva ryhmä sekä liikennekäytössä olevia perinnekohteita koskevia asioita valmisteleva ryhmä.

### 7.2 Arvokohdejoukon kehittäminen

#### 7.2.1 Kohdejoukkojen täydentäminen

Nykyisiä arvokohteiden joukkoja tulisi täydentää uudemman, lähinnä toisen maailmansodan jälkeisen aikakauden kohteilla. Nykyiset arvokohteet edustavat suurelta osin ennen 1950-lukua rakennettuja väyliä. Museovirasto on todennut *Rakennettu hyvinvointi* -hankekokonaisuutta esittelevillä verkkosivuillaan, että 1900-luvun jälkipuoliskolla rakennettiin hyvinvointi-Suomea. Hyvinvointi-Suomea rakennettaessa rakentamisen määrä oli ennennäkemätön ja uutta suunniteltiin ja kokeiltiin ennakkoluulottomasti. Julkiset palvelut haluttiin ulottaa kaikkien saataville ja uusia asuinalueita rakennettiin. Kokonaisuutena yli 80 % Suomen rakennuskannasta ja infrastruktuurista on syntynyt viimeisen 70 vuoden aikana. Elinkeinorakenteen, asumisen ja elämäntavan muutokset olivat suuria. Autoistuminen ja siihen liittyvä rakentaminen muuttivat maisemaa maaseudullakin. *Rakennettu hyvinvointi* -hankekokonaisuudessa on julkaistu muun muassa koulurakennuksia, terveydenhuoltorakennuksia ja liikuntaympäristöjä koskevien teemahankkeiden raportteja. Väyläverkoston kehittyminen ja sen synnyttämät rakennetut ympäristöt täydentäisivät hyvin jo käsiteltyjä *Rakennetun hyvinvoinnin* hankekokonaisuuden teemoja. Uusien kohteiden valinnassa on kuitenkin otettava huomioon väylänpidon ja liikenteen tarpeet.

Museoviraston ja valtion kiinteistöjä hoitavien ja ylläpitävien tahojen yhteistyönä toteuttama ja Museoviraston julkaisema *Valtiolle rakennettu* -teos ja verkkosivusto esittelevät valtion kiinteistöhallintoa, valtion rakennettujen ympäristöjen ominaisuuksia ja monimuotoisuutta sekä kiinteistönhoidon periaatteita. Julkaisun liikennettä ja maankäyttöä koskevassa osassa todetaan, että liikenteen dynaaminen luonne synnytt-

tää jatkuvaa muutosta. Tällöin nykydokumentointi eli muutoksen seuraaminen saattaisi olla keskeinen keino hankkia tietoa kohteista ja vaalia uudempia liikennenympäristöjä ja niiden kerroksellisuutta. Hyvinvointi-Suomen rakentamisen ajalla uudet rakenteet ovat tyypillisesti olleet aiempia suurempia ja raskaampia, jolloin vanhat väylät ovat jääneet uudistusten alle tai kokonaan kadonneet. *Valtiolle rakennettu* -sivustolla ehdotetaan, että Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen ympäristöjen luetteloa (RKY) voisi käyttää pohjana ja täydentää sitä liikennenympäristöjen näkökulmasta. Koska liikenneväylien rakentaminen on ollut pitkälti valtiollista toimintaa, tietoa inventointien pohjaksi on löydettävissä arkistoista. Myös muuta kirjallista, väyläverkkoja ja niiden rakenteita koskevaa materiaalia on verrattain paljon olemassa.

Arvokohteiden joukoissa on täydentämistarvetta myös eri väylämuotoja yhdistävissä, samalle maantieteelliselle alueelle sijoittuvissa kohdekokonaisuuksissa, laajemmissa linjamaisissa museoväylissä ja liikennejärjestelmänäkökulmaa esille tuovissa kohteissa. Kohdekokonaisuuksista esimerkiksi voi nostaa Varkauden Taipaleen kanavat ja rautatiesillat käsittävän alueen kanavamuseoineen.

Liikenneviraston arvokohteiden kriteeristöselvityksessä (Hyvärinen, M. 2017) esitetyistä valtiollisen väylänpidon tehtävien ilmentymismuodoissa on mukana uusimpana ilmiönä väylänpidon ja liikenteen ulkoisvaikutusten eli turvallisuus- ja ympäristövaikutusten hallinnan tarpeet. Näihin tarpeisiin vastaamiseksi valtion väylänpitäjä on tuottanut rakennettua ympäristöä, joka ei vielä ole edustettuna arvokohteiden joukossa.

#### **7.2.1.1 Maantieverkko**

Maantieverkon arvokohteiden kokonaisuuden edustavuudesta ei ole tehty kokonaisarviota vuoden 2007 jälkeen, jolloin Tiehallinnon museokohdeselvitys (Liimatainen, K.) julkaistiin. Vuoden 2007 kokonaisarvio tehtiin museokohdeselvityksen yhteydessä muodostetun kokoelmapolitiikan kriteerien mukaan. Uudelle kokonaisarviointille on tarvetta arvokohteiden valintakriteerien uudistamisen valmistuttua (Hyvärinen, M. 2017). Uudistetussa kriteeristössä painottuu aiempaa enemmän valtiollisen väylänpidon näkökulma yleisen tieliikennehistoriallisen näkökulman sijaan.

Kohdejoukon uudelleenarviointi on erityisesti tarpeen, mikäli kohdejoukosta poistetaan muut kuin valtion väyläverkolla olevat museotiet ja -sillat, jotka olivat mukana vuoden 2007 arvioinnissa. Liikenneviraston omien arvokohteiden kokonaisuuden edustavuusarvioinnin lähtökohtana on se kohdejoukko, josta Liikennevirasto väylänpitäjänä vastaa. Edustavuuden arvioinnissa on kuitenkin mahdollista ottaa huomioon valtiollisen väylänpidon edustajina myös kuntien omistajahallinnassa olevia, museo-kohteiksi nimettyjä teitä tai siltoja, joiden säilymisedellytykset voidaan arvioida hyviksi tai kohtalaisiksi. Näin esimerkiksi kunnan katuverkolla oleva, valtiolliseen väylänpitoon kuuluvaa ajanjaksoa tai ilmiötä alun perin ilmentävä museosilta voidaan katsoa riittäväksi edustamaan kyseistä ajanjaksoa tai ilmiötä myös Liikenneviraston näkökulmasta. Liikenneviraston arvokohteiden joukkoon ei siten olisi välttämätöntä nimetä vastaavaa siltakohdetta.

Museokohdeselvityksen (Liimatainen, K. 2007) yhteydessä arvioitiin kohteiden muodostaman kokonaisuuden edustavuutta ja todettiin, että edustavuudessa on puutteita uudemmissa, toisen maailmansodan jälkeen rakennetuissa teissä ja silloissa. Selvityksen mukaan teistä puuttuivat myöhäisemmät sodan ja jälleenrakennuksen tied,

työllisyytteinä tehdyt tiet sekä nykyaikaisen tieverkon rakentamisen kohteet. Keskiajan merkittävistä kulkureiteistä kokoelmasta puuttui ainoastaan Hämeenlinnasta Viipuriin johtanut Ylinen Viipurintie.

Vuoden 2007 tilanteessa puolet museosilloista oli valmistunut 1900-luvun kolmen ensimmäisen vuosikymmenen aikana. Tuon aikakauden puusillat sekä risteys sillat ja uudemman sillanrakennuksen edustajat puuttuivat kokoelmasta.

Liikenneviraston arvokohteiden kriteeristöä koskevassa selvityksessä (Hyvärinen, M. 2017) maantieverkon kehittymistä kuvaavissa yleiskriteerien tarkennuksissa olevat, seuraavat ilmiöt jäävät alustavan arvion mukaan aliedustetuiksi nykyisissä arvokohdeiden (museotiet ja -sillat) joukoissa:

- 1960–1980-luvut: Maailmanpankin lainoilla rakennetut tiet, päällystetyt tiet, teräs- ja teräsbetonisillat; tyyppipiirustuksilla tehdyt sillat; Kainuun kekkos-tiet 1960-luvulta
- 1990–2010-luvut: turvallisuus- ja ympäristönäkökohdat tienpidossa; melu-esteet; tieympäristötaide; jalankulku- ja pyörätiet; eritasoratkaisut.

Museoviraston ohjejulkaisussa vuodelta 2017 (*Historialliset tiet*. Ohje 2017) luetellaan Suomen keskiaikaisen ja uuden ajan taitteen maantieverkoston kuuluvia teitä sekä uuden ajan alun teitä. Maantieverkoston arvokohdejoukon edustavuutta on mahdollista tarkastella myös näiden, mainittujen tielinjausten kannalta. Näkökulmana tällöin on, jääkö arvokohdejoukosta puuttumaan joitakin nykyisellä maantieverkolla olevia, luetteloon sisältyviä tiejaksoja. Tarkasteluprosessissa tulisi nojautua Liikenneviraston arvokohteiden kriteeristöselvityksessä (Hyvärinen, M. 2017) esitettyihin valtiollisen väylänpidon yleis- ja luonnekriteereihin ja ottaa huomioon väylänpidon ja liikenteen tarpeet. Luettelo tiejaksoista on tämän raportin liitteenä 2.

Maantieverkon uudempien siltojen osalta kokoelman täydentämisessä on mahdollista hyödyntää kriteeristötyössä tehtyä testausta, jossa kohdejoukkona olivat 1970-luvun alun teräsbetonisillat. Testauksessa poimittiin aikakaudelleen tyypillisistä silloista luonne- ja muiden kriteerien avulla kohdejoukko, jonka tietoja väylänpidollisista näkökulmista täydentämällä arvokohteiden valintaprosessia olisi mahdollista viedä eteenpäin. Kriteeristöselvityksen mukaisissa yleiskriteereissä on kansainvälisten sopimusten piirissä olevia kohteita koskeva kriteeri, jonka nojalla arvokohdesillaksi voitaisiin nimetä Valkeakoskella sijaitseva Sääksmäen silta. Silta on mukana Haag-sopimuksen lausuntovaiheen listalla suojeltavissa kohteissa. Sääksmäen vuonna 1962 valmistunut riippusilta sijoittuu maantielle 130.

Maantieverkon nykyisistä arvokohteista eli museoteistä ja -silloista osa ei ole valtion omistajahallinnassa olevalla väyläverkolla. Näiltä museokohteilta tulisi poistaa Liikenneviraston museokohteen status. Poisto ei näissä tapauksissa vaikuttaisi kohteen omistajuuteen tai kunnossapidon vastuisiin, koska Liikennevirasto ei nykyisinkään vastaa kohteiden kunnossapidosta. Liikennevirasto ei poiston jälkeen enää esittelisi kohteita viestintäaineistoissaan, eikä kohteille opastettaisi yleisöä. Viestintää, viitoitusta ja opastusta koskevat poistotoimet ovat perusteltuja, jotta valtion väylänpitäjänä Liikennevirasto ei ohjaisi liikennettä muiden tahojen kunnossapitovastuulla oleville tie- tai siltakohteille. Poisto ei kuitenkaan olisi esteenä sille, että kunnat tai yksityiset tienpitäjät voisivat edelleen nimittää kohteita museoteiksi tai -silloiksi niin halutessaan. Kohteet olisi edelleen mahdollista viitoittaa tienkäyttäjille nähtävyyssiikennemerkillä (palvelukohteiden opastusmerkit, muu nähtävyys, 772 f).

### 7.2.1.2 Rataverkko

Rautatiesiltojen arvokohdejoukon edustavuuden parantamiseksi kohdejoukkoa tulisi täydentää jälleenrakennuskauden silloilla ja uusimmilla silloilla. Arvokohdesiltoja tulisi valita uudemman rautatieverkon rakentamisen kaudelta aina vuodesta 1955 tähän päivään saakka. Tarkasteltavia siltatyyppejä ovat vuosien 1955–1974 ali- ja ylikulku-sillat sekä jännitetyt betonisillat ja teräsputkisillat tuolta ajalta. Vuosilta 1975–1989 tarkasteltavia ovat teräsbetonisillat. Uusimmissa silloissa kohdeinventointia tulisi suunnata esijännitettyihin siltoihin ja uuden ajan teräspalkkeja betonissa -siltoihin.

Muiden radanpitoon liittyvien rakenteiden ja laitteiden joukosta ei ole valittu arvo-kohteita. Rautatieympäristöt ovat kuitenkin muuttuneet ja edelleen muuttumassa, joten tarve muidenkin arvokohteiden tarkastelulle on tunnistettu. Muiden radanpitoon liittyvien rakenteiden ja laitteiden inventoinnille on tarpeen laatia suunnitelma ja toteuttaa inventointeja vaiheittain joko alueittain tai kiinteistöomaisuuden tyyppien mukaan jaoteltuna. Inventointien yhtenä lähtökohtana väylänpidon historian näkökulmasta voidaan käyttää Liikenneviraston arvokohteiden kriteeristöselvityksessä (Hyvärinen, M. 2017) hahmoteltuja ajanjaksoja ja ilmiöitä, joista tässä yhteydessä voidaan mainita radanpidon turvallisuus- ja ympäristövaatimuksiin vastaavat rakenteet, rakennelmat ja laitteet.

Rataosien arvokohteeksi nimeämisen mahdollisuuksia tulisi pohtia ottaen huomioon nykydokumentoinnin ja historiallisen kerroksisuuden näkökulmat, jotka eivät edellytä rataosuuksien kehittämistoimenpiteiden rajoittamista. Pohdinnassa liikennehistoriallisena lähtökohtana voivat toimia edellä mainitun kriteeristöselvityksen yleiskriteereissä hahmotellut radanpidon ajanjaksot ja ilmiöt.

### 7.2.1.3 Vesiväylät

Sisävesien kohteiden vuosina 2015–2017 toteutettu inventointi on tuottanut laajan aineiston, jota on tarkoitus täydentää valokuva-aineistolla. Näiden kohteiden joukosta on seuraavassa vaiheessa mahdollista valita arvokohteita. Inventoinnin tuottama aineisto muodostaa todennäköisesti pohjaa myös Liikenneviraston arvokohteiden kriteeristöselvityksessä (Hyvärinen, M. 2017) esitettyjen, vesiväyliä koskevien yleiskriteerien täydentämiselle.

Nykyisin virallisesti nimettyjä museokanavia on vain muutama. Tulevaisuudessa olisi suotavaa käynnistää selvitys siitä, millaiset kanavakohteet muodostaisivat edustavan kokonaisuuden Liikenneviraston arvokohteiden kriteeristöselvityksessä (Hyvärinen, M. 2017) esitettyjen yleiskriteerien valossa. Ajanjaksoja ja ilmiöitä, joista edustajia voitaisiin poimia, ovat esimerkiksi autonomian ajan kanavat, joita on uudistettu 1900-luvun alkuvuosikymmenien liikenteellisten tarpeiden vuoksi, 1950-luvulta 1970-luvulle työllisyys- ja aluepoliittisin perustein rakennetut kanavat sekä uusimmat, matkailua ja alueiden elinvoimaa tukemaan toteutetut kanavahankkeet. Saimaan kanavan uudistaminen 1960-luvulla liittyy kansallisen identiteetin merkittävään ilmentämiseen ja tuolloiseen presidentti Kekkonen henkilöä. Liikenneviraston *Aikamatkalla Suomessa* -tarinakartassa esiteltyt ja RKY-kohteisiin kuuluvat kanavat muodostavat hyvän lähtökohdan arvokohteiden joukon laajentamiselle.

Etelä-Savon sisävesien laivareittien kulttuuriperintötietoa on koottu laajasti Etelä-Savon kulttuuriperintötietokantaan ESKUun. Sisävesiliikenteen kukoistuskausi Saimaan vesistöalueella on jättänyt jälkeensä kanava- ja laiturimiljöitä sekä huvila-asutusta vesistöjen rannoille. Vesiliikenteen historian ja myös valtiollisen väylänpidon kannalta kyse on todennäköisesti valtakunnallisesti merkittävistä ilmiöistä. Mikäli laivareittejä sisältävän arvokohdekokonaisuuden selvittäminen katsotaan mahdolliseksi tulevaisuudessa, vesiväyläkokonaisuuden muodostamiselle on tällä alueella hyvät edellytykset.

Meriväylillä arvokohteiksi luettavia majakoita on vähän ja ne ovat keskenään erilaisia. Kohteiden arvottamisessa Nymanin (2009) kokoama julkaisu on edelleen hyvä perusta. Nymanin selvitys perustuu 1990-luvulla tehtyihin inventointeihin, jotka tulisi päivittää ja joita tulisi täydentää uudemmilla kohteilla. Nykyistä arvokohdejoukkoa tulisi tarkastella edellä mainitun kriteeristöselvityksen yleiskriteerien valossa, jotta arvokohteiden kokonaisuuden mahdolliset puutteet tunnistettaisiin. Esimerkiksi pohjamajakoiden joukkoa voitaisiin tarkastella arvokohdenäkökulmasta ja tarkastelun tulosten perusteella päättää inventoinnista ja valintaprosessin käynnistämisestä.

### 7.2.2 Arvokohdepäätökset

Arvokohteiden joukko ei nykyisellään kaikin osin perustu selkeisiin päätöksiin, joista arvokohteeksi valinnan perusteet ja arvokohteeksi nimeämisen merkitys kävisivät selkeästi ilmi. Kaikista nykyisistä museokohteistakaan ei ole olemassa perusteltuja päätöksiä. Tilanteen selkiinnyttämiseksi tulisi ensi vaiheessa laatia tarkistettut listat nimetyistä museo- tai arvokohteista. Myöhemmin kaikki nykyisetkin arvokohteet olisi suotavaa nimetä uudelleen, ja samalla kumota aiemmat nimeämispäätökset. Yhdenmukaisella valmistelulla, vuoropuhelulla ja päätöksenteolla varmistettaisiin kokonaisuuden edustavuus ja väylänpidon tarpeiden huomioon ottaminen kokonaisuutena. Arvokohteita koskevan tiedon välittyminen kutakin väylämuotoa ja kohdetyyppiä koskeviin tietojärjestelmiin voitaisiin näin myös varmistaa.

Tulevaisuudessa arvokohteisiin kuuluvista väyläverkon osista, rakenteista ja laitteista tulisi tehdä Liikennevirastossa päätökset väylämuodoittain ja kohdetyypeittäin. Yhdellä päätöksellä voitaisiin nimetä kaikki valitun väylämuodon tietäntyyppiset kohteet arvokohteiksi. Kohdetyypeittaiset päätökset voitaisiin tehdä esimerkiksi seuraavalla jaottelulla, jota olisi mahdollista täydentää tai tarkentaa uusilla kohdetyypeillä inventointien valmistuttua:

- liikennejärjestelmäkohteet (eri väylämuotoja edustavien kohteiden kokonaisuus)
- maantieverkon arvokohteet (katu- ja yksityistieverkon kohteiden osalta arvokohdestatus poistetaan samalla)
  - o maantieverkon tiet (museotiet)
  - o maantieverkon sillat (museosillat)
- rataverkon arvokohteet
  - o rataverkon rataosat (museorautatiet)
  - o rataverkon sillat (museosillat)
- vesiväylien arvokohteet
  - o sisävesiväylien arvokohteet
    - kanavat (museokanavat)
    - merimerkit (museomerimerkit)
  - o meriväylien arvokohteet
    - merimerkit (museomerimerkit tai museomajakat).

Kaikille kohteille suositellaan päätöksen yhteydessä määriteltäväksi raja-alue, joka osoittaa arvokohteeseen kuuluvan maa-alueen. Vesiväyläkohteilla myös arvokohteeseen kuuluvan vesialueen tai pohjan laajuus voidaan tarpeen mukaan määritellä.

Päätösten valmistelussa suositellaan noudatettavaksi edellä luvussa 4.2 esitettyjä valmistelumenettelyjä.

## 7.3 Tiedonhallinta ja ohjeistus

Merkittäviä tiedonhallinnan kehittämishankkeita on meneillään sekä maantieverkon että rataverkon osalta. Väylänpidon tietojärjestelmien kehittämistyössä ja väylänpidon ohjeistuksen uudistamisessa on varmistettava, että arvokohdenäkökulma tulee otetuksi huomioon. Kohteiden perustietojen ohella kunnossapidon toimenpiteiden toteutumatiетоjen kattava kerääminen on arvokohteiden kannalta tärkeää. Liikenneviraston tuleva e-arkisto tukee arvokohteiden tiedonhallintaa ja tutkittavuutta, kun tiedot kunnossapitotoimista saadaan sähköisinä.

Taitorakennerekisterissä tulisi olla kattavasti tieto Museoviraston RKY-luetteloon kuuluvista kohteista tai alueista. Yleispiirteisten kaavojen (maakuntakaava, yleiskaava) suojelumerkinnöistä ja -määräyksistä kertyvä tieto tulisi samoin kirjata taitorakennerekisteriin sitä mukaa kuin kohdekohtaisista merkinnöistä saadaan tietoa. Asemakaavojen suojelumerkinnät ja -määräykset tulisi mahdollisuuksien mukaan kerätä erikseen kaavoitusta koskevista tietojärjestelmistä. Tietojen kokoaminen voitaisiin toteuttaa SYKEN ja Liikenneviraston yhteistyöhankkeena. Rakennusperinnön suojelulain tai sitä edeltäneen rakennussuojelulain nojalla suojeltujen kohteiden tiedot tulisi päivittää kattavasti taitorakennerekisterissä olevien kohteiden osalta.

Arvokohteita koskevan tiedonhallinnan kehittämisen yhteydessä pohdittavia seikkoja ovat:

- arvokohdetieto Liikenneviraston tulevassa kehittämissä olevassa ympäristöasioiden järjestelmässä
- dokumenttien ja asianhallinnan järjestelmän merkitys tiedonhallinnassa
- kohdekorttien tarve, laadinta, sisällön tuottaminen ja päivitys
- arvokohdetiedon linkittyminen SYKEN ympäristötietojärjestelmään, koska esimerkiksi nykyisistä museoteista ja -silloista ei ole kattavaa tietoa SYKEN aineistoissa
- arvokohdetietojen kytkennät Museoviraston ja Metsähallituksen tietojärjestelmiin.

## 7.4 Arvokohteiden kunnossapito

Liikenneviraston kunnossapitovastuulla olevista museosilloista, jotka ovat katu- tai yksityistieverkolla tai liitännäisalueilla tai muutoin maantiedealueeseen nähtäessä reuna-alueella, tarvitaan tarkempi selvitys omistuksesta ja kunnossapidon vastuukysymyksistä.

Rataverkon ympäristöasioita ja kunnossapitoa koskevissa ohjeissa ei nykyisellään näy itse rautatiealueen rakenteisiin ja rakennelmiin liittyvää kulttuuriympäristöarvojen näkökulmaa. Arvokohteet ja muut rautatiealueiden kulttuurihistorialliset arvot tulisi ottaa ohjeiden uusimisessa huomioon.



Museorautatieosuuksien kunnossapidon kohdekohtaisten suunnitelmien laadintamenettelyä, suunnitelman sisältöä ja kytkeytymistä radanpidon prosesseihin on suositeltavaa kehittää. Muiden kuin Liikenneviraston omistajahallinnassa olevien museorautateiden kunnossapidon tilanne ja väylänpitäjän osallistumismahdollisuudet tulisi selvittää.

Rautatiealueilla olevien rakennusten osalta kunnossapito voidaan eriyttää muusta radan kunnossapidosta. Eriyttäminen auttaa turvaamaan asiantuntevan kunnossapidon sekä taloudellisesti kestävämmän toimintatavan. Eriyttäminen myös antaa mahdollisuuden kehittää huolto- ja kunnossapitodokumentaatiota toimittajariippumattomasti.

Vesiväylien arvokohteiden kohdekohtaisten kunnossapitosuunnitelmien laadintamenettelyä, suunnitelman sisältöä ja kytkeytymistä väylänpidon prosesseihin on tarpeen kehittää.

Arvokohteiden kunnossapito rahoitetaan perusväylänpidon määrärahoista. Jotta arvokohteiden rahoitus olisi läpinäkyvää, tulisi selvittää, onko Liikenneviraston sisäiselle, väylämuodoittaiselle arvokohderahoituksen erittelylle mahdollisuuksia.

Väyläverkon arvokohteista kiinnostuneet harrastajat tai paikalliset toimijat muodostavat arvokohteiden hoidon, kohteisiin liittyvän toiminnan ja perinteen jatkuvuuden kannalta voimavaran. Monet väyläverkon arvokohteet ovat paikallisten asukkaiden ja yhteisöjen kiinnostuksen kohteita. Joissakin tapauksissa paikalliset tahot voisivat olla halukkaita osallistumaan arvokohteen hoitoon. Tätä varten tulisi laatia periaatteet, joilla kohteelle soveltuvaa, siistivää kunnossapitoa voisi antaa kylä- tai vastaaville paikallisille tahoille toteutettavaksi. Tällaisia toimia voivat olla esimerkiksi maantieverkon museokohteiden opastusalueiden siistiminen tai kukkaistutusten tekeminen ja hoito. Periaatteissa tulisi ottaa huomioon turvallisuus- ja vastuukysymykset sekä hoidon jatkuvuus. Toimenpiteiden tulisi myös perustua kohdekohtaiseen suunnitelmaan ja sopimukseen.

## 7.5 Arvokohteita koskeva viestintä

Liikenneviraston vuonna 2017 julkaisema tarinakartta *Aikamatkalla Suomessa* on kohdekohtaisen tiedon ja viestinnän kannalta keskeinen väline. Laajemmin kulttuurihistoriallisten arvojen hyväksi tehtävän työn esittelyyn nykymuotoinen tarinakartta ei ole riittävä, vaan tarinakarttaa on tarpeen kehittää eteenpäin. Liikenneviraston ulkoisessa viestinnässä kytkennät ympäristöteemoihin ja yhteiskuntavastuuseen tulee varmistaa. Yksi mahdollisuus on sisällyttää asiantuntijoita varten arvokohdetietoja ympäristöasioiden viestintäkokonaisuuteen osaksi kulttuuriympäristöteemaa, kuten aiemmin luvussa 6.1.1 on esitetty.

Yleisölle kohdennetussa, sähköisessä arvokohdeviestinnässä on tunnistettu kehittämismahdollisuuksia. Kohteiden löydettävyyttä ja tunnettuutta tukevia ratkaisuja ovat esimerkiksi kohdetietosivustojen hakukoneoptimointi (Google) ja kohteiden esittely Google Mapsissa. Maastossa olevan kohdeopasteen tietosisällön täydentäminen esimerkiksi eri kieliversioilla ja taustatiedoilla voisi tapahtua QR-koodin avulla verkkoaineistosta. Kohteiden mobiiliopastusta voitaisiin laajemmin kokeilla. Tulevaisuuden mahdollisuuksia ovat virtuaalitekniikat ja täydennetty todellisuus.

## Lähteet

Etelä-Savon kulttuuriperintötietokanta. Etelä-Savon maakuntaliitto, ELY-keskus ja Savonlinnan maakuntamuseo. Internet-sivut. Luettu 8.5.2018. Saatavissa: <http://www.esku.fi/asp/default.aspx>

Hyvärinen, M. 2017: Arvokohteiden kriteerit Liikenneviraston väyläverkolle. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 25/2017. Saatavissa: [https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts\\_2017-25\\_arvokohteiden\\_kriteerit\\_web.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2017-25_arvokohteiden_kriteerit_web.pdf)

Hyvärinen, M. ja Airaksinen, M. 2017: Saarenputaan museosillan hoito- ja ylläpito-suunnitelma. Liikenneviraston muita julkaisuja 2017. Saatavissa: [https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lr\\_2017\\_saarenputaan\\_museosillan\\_web.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lr_2017_saarenputaan_museosillan_web.pdf)

Liikennevirasto: Kanavamuseot. Internet-sivut. Luettu 14.2.2018. Saatavissa: <https://www.liikennevirasto.fi/vesivaylat/kanavat/kanavamuseot#.WoQZA4PFLmE>

Liikennevirasto: Museotiet ja -sillat. Internet-sivut. Luettu 8.5.2018. Saatavissa: <https://www.liikennevirasto.fi/tieverkko/museotiet-sillat#.WvFMCqSFPmE>

Liikennevirasto: Rataverkon kunnossapito. Internet-sivut. Luettu 14.2.2018. Saatavissa: <https://www.liikennevirasto.fi/rataverkko/kunnossapito#.WoPoZYPFLmE>

Liikennevirasto 2012: Ratatekniset ohjeet (RATO) osa 20. Ympäristö ja rautatiealueet. Liikenneviraston ohjeita 18/2012. Saatavissa: [https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf3/lo\\_2012-18\\_rato\\_20\\_web.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf3/lo_2012-18_rato_20_web.pdf)

Liikennevirasto 2013 a: Kanavarakenteiden tarkastuskäsikirja. Suunnittelu- ja toteuttamisvaiheen ohjaus. Liikenneviraston ohjeita 8/2013. Saatavissa: [https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf3/lo\\_2013-08\\_kanavarakenteiden\\_tarkastuskasikirja\\_web.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf3/lo_2013-08_kanavarakenteiden_tarkastuskasikirja_web.pdf)

Liikennevirasto 2013 b: Radanpidon ympäristöohje. Liikenneviraston ohjeita 22/2013. Saatavissa: [https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf3/lo\\_2013-22\\_radanpidon\\_ymparistoohje\\_web.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf3/lo_2013-22_radanpidon_ymparistoohje_web.pdf)

Liikennevirasto 2013 c: Vesilaki väylähankkeissa. Liikenneviraston ohjeita 12/2013. Saatavissa: [https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf3/lo\\_2013-12\\_vesilaki\\_vaylahankkeissa\\_web.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf3/lo_2013-12_vesilaki_vaylahankkeissa_web.pdf)

Liikennevirasto 2014: Viherrakentaminen ja -hoito tieympäristössä. Liikenneviraston ohjeita 18/2014. Saatavissa: [https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lo\\_2014-18\\_viherrakentaminen\\_hoito\\_web.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lo_2014-18_viherrakentaminen_hoito_web.pdf)

Liikennevirasto 2016: Rautatiesiltojen korjaussuunnitteluohje. Liikenneviraston ohjeita 12/2016. Saatavissa: [https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lo\\_2016-12\\_rautatiesiltojen\\_korjaussuunnitteluohje\\_web.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lo_2016-12_rautatiesiltojen_korjaussuunnitteluohje_web.pdf)

Liikennevirasto 2017: Aikamatkalla Suomessa: liikenneväylien tarina. Internet-sivusto. Luettu 13.2.2018. Saatavissa: <https://liikennevirasto.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=237973a7fcf94f75a4398aedd674d195>

Liimatainen, K. 2003: Tiehallinnon perinnetyön käsikirja. Museokohteet, kokoelmat, näyttelyt ja tutkimus. Tiehallinto, sisäisiä julkaisuja 2/2003. Saatavissa: <https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf/4000359.pdf>

Liimatainen, K. 2007: Tiehallinnon museotiet ja -sillat. Museokohdeselvitys. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 11/2007. Saatavissa: <http://www.elykeskus.fi/documents/10191/235768/Museokohdeselvitys/4a352b76-17f5-488d-b56boeec2bac37f9>

Museovirasto 2016: Valtiolla rakennettu. <http://www.valtiollerakennettu.fi/index>

Museovirasto 2017: Historialliset tiet. Ohje 2017. Saatavissa: <https://www.museovirasto.fi/uploads/Arkisto-ja-kokoelmapalvelut/Julkaisut/historialliset-tiet-ohje-2017.pdf>

Niukkanen, M. 2009: Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäännökset. Tunnistaminen ja suojelu. Museoviraston rakennushistorian osaston oppaita ja ohjeita 3. Saatavissa: <https://www.museovirasto.fi/uploads/Arkisto-ja-kokoelmapalvelut/Julkaisut/hist-ajan-muinaisjaannokset.pdf>

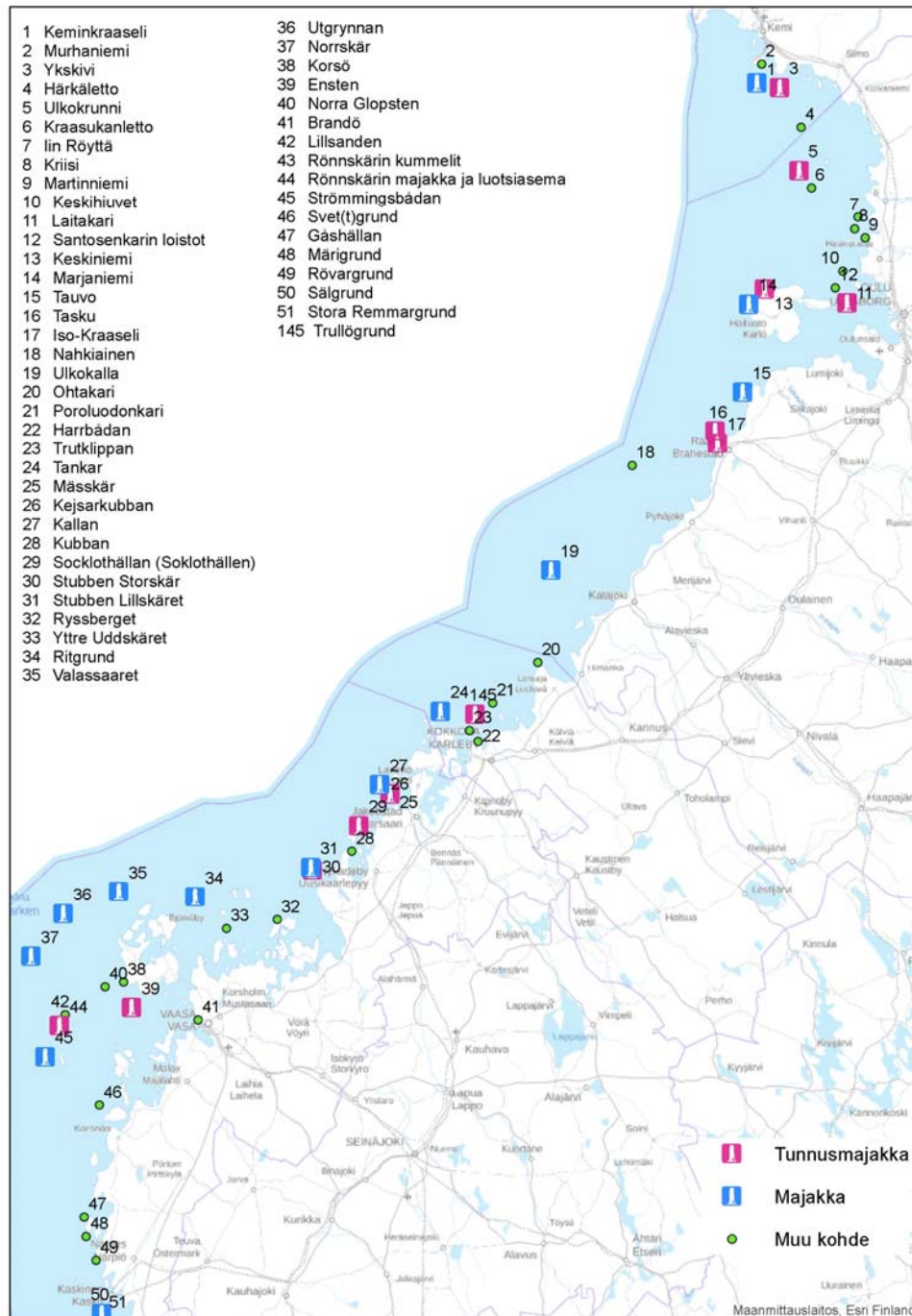
Piltz, M. ja Soosalu, L. 2011: Museoteiden ja -siltojen opasteet. Malleja ja suosituksia. Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja 7/2011. Saatavissa: <http://www.ely-keskus.fi/documents/10191/235768/Museoteiden+ja+-siltojen+opasteet/d2e2617e-07b5-44a6-a74d-c1e0e7069d03>

Piltz, M. ja Soosalu, L. 2013: Koivistonkyläntie, Äänekoski. Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma. Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen raportteja 61/2013. Saatavissa: [https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/96789/Raportteja\\_61\\_2013.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/96789/Raportteja_61_2013.pdf?sequence=2&isAllowed=y)

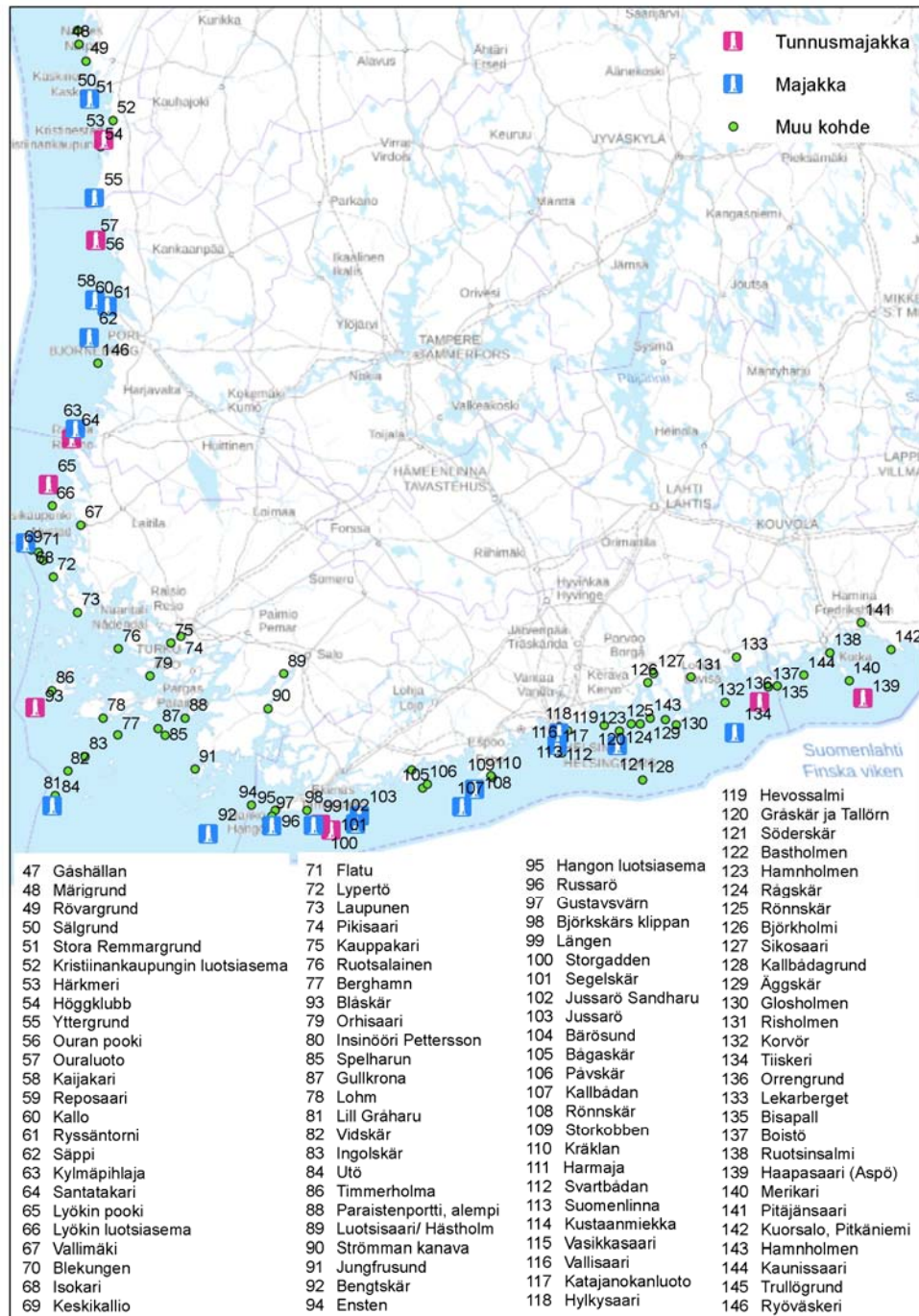
Ratahallintokeskus 2007: Rekisterien päivitysohje. Saatavissa: [https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf4/rhk\\_rekisterien\\_paivitysohje.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf4/rhk_rekisterien_paivitysohje.pdf)

Tyvelä, H. ja Virkki, K. 2016: Kohti ennakoivaa rakennussuojelua. Valtakunnallisesti merkittävien kohteiden ohjelmallinen suojelu. Ympäristöministeriön raportti 28/2016. Saatavissa: [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78929/YMra\\_28\\_2016.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78929/YMra_28_2016.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

# Merialueen kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet Pohjois-Suomessa



# Merialueen kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet Etelä-Suomessa



# Suomen keskiaikaiseen ja uuden ajan alun maantieverkostoon kuuluvia teitä

Museoviraston julkaisussa ”Historialliset tiet. Ohje 2017” on lueteltu seuraavat Suomen keskiaikaiset, uuden ajan taitteen ja uuden ajan alun aikaiset tiet. Luettelo ei ole kattava.

Suomen keskiaikaiseen (ajanjakso noin 1150–1525) ja uuden ajan taitteen maantieverkostoon kuuluvat ainakin seuraavat tiet:

- 1) Suuri rantatie Turusta Viipuriin,
- 2) Ylinen Viipurin tie Viipurista Hämeenlinnaan,
- 3) Hämeen Härkätie Turusta Hämeenlinnaan,
- 4) Suuri Savontie Savonlinnasta Hämeenlinnaan,
- 5) Huovintie Turusta Ulvilaan,
- 6) Huovintie Ulvilasta Korsholmaan,
- 7) Kyrönkankaan tie (Hämeenkankaan tie) Korsholmasta Hämeenlinnaan (mukaan luettuna haarat Karkusta Mouhijärven kautta Hämeenkyröön ja Pirkkalasta Kokemäenjokea pitkin Ulvilaan),
- 8) Hiidentie Hämeenlinnasta Akaan ja Lempäälän kautta Tammerkoskelle,
- 9) Tie Urjalasta Punkalaitumelle,
- 10) tie Urjalasta Kylmäkosken kautta Akaalle,
- 11) tie Kangasalasta Orivedelle,
- 12) tie Pälkäneestä Sahalahden kautta Kuhmanlahdelle ja
- 13) tie Viipurista Olavinlinnaan.

Uuden ajan alun teitä ovat lisäksi ainakin:

- 14) Turusta Ruotsiin saaristomeren yli kulkevan reitin maalinjaus Turusta Kustaviin,
- 15) Turun ja Ulvilan välinen rantatie,
- 16) Kokemäeltä Virtaalle Pyhäjärven koillispuolitse kulkenut tie,
- 17) Oripään ja Someron välinen tie,
- 18) Hämeentie Hämeenlinnasta Vantaanjoen suulle,
- 19) Meritie Hämeenlinnan alueelta Lopen kautta Vihtiin (mukaan luettuna haarat Raaseporiin ja Espoonkartanoon),
- 20) tie Hollolasta Porvooseen Mäntsälänjokea seuraten,
- 21) tie Asikkalasta Päijänteen takaiseen Hämeeseen,
- 22) Vanha Laukaan tie Hämeestä Pälkäneen ja Jämsän kautta Keski-Suomeen ja
- 23) tie Yliseltä Viipurintieltä Jämsään.







ISSN-L 1798-6656  
ISSN 1798-6664  
ISBN 978-952-317-396-5  
[www.liikennevirasto.fi](http://www.liikennevirasto.fi)

Liik  
enne  
vira  
sto